



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-23012020-215648
CG-MH-E-23012020-215648

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 20]

नई दिल्ली, मंगलवार, जनवरी 14, 2020/पौष 24, 1941

No. 20]

NEW DELHI, TUESDAY, JANUARY 14, 2020/PAUSHA 24, 1941

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 8 जनवरी, 2020

सं. टीएमपी/20/2019-वीपीटी.—इस प्राधिकरण ने, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) से 29 नवंबर 2019 को उसके दरमान के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान के साथ अधिसूचित करने वाले (स्पष्ट) आदेश में लगने वाले समय पर विचार करते हुए, इस प्राधिकरण ने तत्काल केवल संशोधित दरमान ही अधिसूचित करने का निर्णय किया था। तदनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 29 नवंबर 2019 को अनुमोदित दरमान भारत के राजपत्र में दिनांक 27 दिसंबर 2019 को राजपत्र सं. 494 द्वारा अधिसूचित किया गया था। उक्त अधिसूचना में यह कहा गया था कि प्राधिकरण आने वाले समय में स्पष्ट आदेश अधिसूचित करेगा। तदनुसार यह प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, वीपीटी के दरमान के सामान्य संशोधन संबंधी प्रस्ताव के निपटान से जुड़ा स्पष्ट आदेश अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/20/2019-वीपीटी

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश
(नवंबर 2019 के 29वें दिन पारित)

यह मामला विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) से उसके दरमान (एसओआर) के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. वीपीटी का मौजूदा एसओआर तथा कार्यनिष्पादन मानक पिछली बार इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं.टीएमपी/9/2016-वीपीटी दिनांक 21 जून 2016 द्वारा अनुमोदित किए गए थे जिन्हें दिनांक 22 जुलाई 2016 को राजपत्र सं. 305 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। तत्पश्चात्, स्पष्ट आदेश राजपत्र सं. 320 दिनांक 10 अगस्त 2016 में अधिसूचित किया गया था। वीपीटी के मौजूदा एसओआर की वैधता उक्त आदेश में 31 मार्च 2019 निर्धारित की गई है। वीपीटी के उक्त मौजूदा एसओआर की वैधता हमारे पत्र सं.टीएमपी/39/2005-विविध दिनांक 29 मार्च 2019 द्वारा 30 सितंबर 2019 तक विस्तारित की गई थी और वीपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को इसकी सूचना दी गई थी। उसके बाद वीपीटी के उक्त एसओआर की वैधता आगे 31 दिसम्बर, 2019 अथवा वीपीटी के संशोधित एसओआर के लागू होने तक, जो भी पहले हो, विस्तारित की गई थी और हमारे पत्र दिनांक 16 सितंबर 2019 द्वारा वीपीटी को सूचित किया गया था। उक्त आदेश दिनांक 21 जून 2016 में अनुमोदित एसओआर के बाद, वीपीटी ने मौजूदा एसओआर में संशोधन/परिवर्तन/नई दरों के लिए चार प्रस्ताव दाखिल किए थे जिनके बारे में बाद के अनुच्छेदों में बताया गया है।

2.2. तत्पश्चात्, वीपीटी ने संशोधन, परिवर्तन, नई दरों आदि के लिए टुकड़ों में कई प्रस्ताव दाखिल किए थे। उन प्रस्तावों और इस प्राधिकरण के अनुमोदन का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	प्रस्ताव	आदेश ब्योरे	राजपत्र सं. और अधिसूचना की तारीख
(i).	आदेश दिनांक 21 जून 2016 द्वारा अनुमोदित एसओआर में कुछ शोधनों के लिए प्रस्ताव।	टीएमपी/9/2016-वीपीटी दिनांक 17 सितंबर 2016	356 / 28 सितंबर 2016
(ii).	शुष्क बल्क कार्गो को ढकने के लिए तिरपालों तथा मैनपावर की आपूर्ति के लिए अतिरिक्त अधिभार की वसूली।	टीएमपी/34/2016-वीपीटी दिनांक 08 फरवरी 2017	135 / 07 अप्रैल 2017
(iii).	रोड स्टेड प्रभारों की वसूली से संबंधित मौजूदा शर्तों में संशोधन।	टीएमपी/40/2018-वीपीटी दिनांक 31 जुलाई 2018	312/ 16 अगस्त 2018
(iv).	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) पर पुनर्विचार और विशिष्ट कार्गो अर्थात् (क). किसी कार्गो पर घाटशुल्क और (ख). एसपीएम बर्थ के लिए पोत संबंधित प्रभारों के लिए दरों के संशोधन हेतु।	टीएमपी/51/2018-वीपीटी दिनांक 3 अक्टूबर 2018	402/ 30 अक्टूबर 2018
(v).	वीपीटी में मोबाइल एक्स-रे कंटेनर स्कैनिंग प्रणाली के परिचालन के लिए प्रशुल्क।	टीएमपी/77/2018-वीपीटी दिनांक 29 मार्च 2019	199/ 7 जून 2019
(vi).	विशाखापत्तनम लड़ाई पोत के माध्यम से टेनजिडो तक सीधे एमसीएल/आईबी वैली के विभिन्न कोलियरों से रेल-सह-समुद्र मार्ग द्वारा कोयले के आवागमन तथा प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क।	टीएमपी/24/2019-वीपीटी दिनांक 10 अक्टूबर 2019	374/ 30 अक्टूबर 2019

3. कार्गो, पोत तथा विविध सेवाएं प्रदान करने के लिए एसओआर के निर्धारण हेतु सभी महापत्तन न्यास (एमपीटी) प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2015 द्वारा शासित किए जाते थे। पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने पत्र सं. IWT-II/28/2018-IWT दिनांक 26 दिसंबर 2018 द्वारा एसओआर के निर्धारण के लिए नई "महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रशुल्क नीति, 2018" जारी की थी जोकि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन 01 अप्रैल 2019 से लागू किए जाने के लिए एमपीटी में संशोधन के लिए देय है। भारत सरकार द्वारा जारी निदेश के अनुपालन में, इस प्राधिकरण ने राजपत्र सं. 17 दिनांक 16 जनवरी 2019 द्वारा भारत के राजपत्र में प्रशुल्क नीति, 2018 अधिसूचित की थी। प्रशुल्क नीति, 2018 दिनांक 26 दिसंबर, 2018 से लागू हुई थी। उक्त प्रशुल्क नीति, 2018 हमारे पत्र सं. टीएमपी/79/2018-विविध दिनांक 25 जनवरी 2019 द्वारा वीपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को अग्रेषित की गई थी। उसके बाद, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 1.5 के अनुसार, प्रशुल्क नीति को कार्यान्वित करने के लिए वर्किंग दिशानिर्देश राजपत्र सं. 207 दिनांक 4 जून 2015 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए गए हैं। उक्त वर्किंग दिशानिर्देश, 2018 हमारे पत्र सं. टीएमपी/79/2018-विविध दिनांक 04 फरवरी 2019 द्वारा वीपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों को अग्रेषित किए गए थे।

4.1. इस परिप्रेक्ष्य में, वीपीटी ने अपने एसओआर के सामान्य संशोधन के लिए अपने पत्र दिनांक 03 अप्रैल 2019 द्वारा प्रशुल्क नीति, 2018 का अनुसरण करते हुए अपना प्रस्ताव दाखिल किया था।

4.2. वीपीटी ने एआरआर का विस्तृत परिकलन प्रपत्र 1 में और प्रस्तावित दर पर राजस्व अनुमान प्रपत्र 3 में और अन्य निर्धारित प्रारूपों में पेश किया है। वीपीटी द्वारा पेश प्रपत्र 1 और 3 सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किए गए हैं। वीपीटी द्वारा प्रेषित एआरआर परिकलन की सार स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वाई 1 (2015-16)	वाई 2 (2016-17)	वाई 3 (2017-18)
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			
(i).	परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	36,801.85	34,341.24	35,049.76
(ii).	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	18,366.92	18,822.81	19,119.98
(iii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	67,207.42	46,325.52	39,615.77
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)	1,22,376.19	99,489.58	93,785.51
(2).	घटायें समायोजन:			
(i).	संपदा संबंधित व्यय			
	(क). परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	4,474.87	4,617.13	4,773.32
	(ख). प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	3,862.21	3,542.06	3,936.58
	(ग). आबंटित एफएमई	3,179.13	4,010.46	4,081.79
	उपजोड़ 2 (i)=[(क)+(ख)+(ग)]	11,516.21	12,169.64	12,791.69
(ii).	ऋणों पर ब्याज	422.21	464.14	449.77
(iii).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, जैसे निम्न बकाया का 2/3वां			
	(क). मजदूरी बकाया	0.00	0.00	0.00
	(ख). पेंशन बकाया	0.00	0.00	0.00
	उपजोड़ 2 (iii) = [(क)+(ख)+(ग)]	0.00	0.00	0.00
(iv).	पेंशन निधि में अंशदान का 2/3वां	26,971.33	11,430.31	6,666.67
(v).	संपदा व्ययों के सिवाय परिचालन व्ययों के 25 प्रतिशत के अलावा प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	5,693.44	6,686.08	6,770.88
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित पड़ोसी बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय।			
	(क). परिचालन व्यय	--	--	--
	(ख). मूल्यहास	--	--	--
	(ग). प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	--	--	--
	(घ). आबंटित एफएमई	--	--	--
	उपजोड़ 2 (vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	0.00	0.00	0.00
	2 का जोड़ = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	44,603.19	30,750.17	26,679.00
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3 = 1-2)	77,773.00	68,739.41	67,106.51
(4).	क्र.सं. 3 = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3 के औसत व्यय			71,206.30
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31.03.2018 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			1,41,506.31
	(ii). जोड़ें: 31.03.2018 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			57,657.26
	(iii). घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 के अनुसार संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य			23,590.78
	(iv). लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य।			2,912.89
	(v). घटायें: प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.10 के अधीन पड़ोसी बर्थों, यदि कोई हों, के लिए सुविचारित किए जाने के लिए प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 के अनुसार अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।			0.00
	(vi). जोड़ें: वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी			

क्र.सं.	विवरण	वाई 1 (2015-16)	वाई 2 (2016-17)	वाई 3 (2017-18)
	(क). मालसूची			1,022.73
	(ख). विविध देनदार			3,736.12
	(ग). नकदी			5,028.22
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का जोड़			9,787.07
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]			1,82,446.98
(6).	क्र.सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ			29,191.52
(7).	31 मार्च 2018 के अनुसार वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+ (6)]			1,00,397.82
(8).	वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् @ 3.45% (*1.0345)			1,03,861.55
(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)			1,03,861.55
(10).	उपर्युक्त क्र.सं. 9 पर अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित एसओआर पर राजस्व अनुमानन			1,01,713.34

टिप्पणी: उपर्युक्त 2(iv) के संदर्भ में, पेंशन निधि अंशदान के कारण कटौती की गई है जबकि यह मजदूरी संशोधन के कारण नहीं आया है।

4.3. वीपीटी का प्रस्ताव निम्नवत् दिया गया है:

- (i). (क). पत्तन देयताओं में 10 प्रतिशत की दर से और पाइलटेज 8 प्रतिशत की दर से और बर्थ किराया 10 प्रतिशत की दर से वृद्धि करना।
- (ख). एसपीएम, एलपीजी सहित पेट्रोलियम और एसपीएम बर्थ में कच्चे तेल की ढुलाई करने वाले पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभारों में कोई वृद्धि नहीं।
- (ii). टोवेज, स्थानांतरण, डिटेंशन तथा मूरिंग प्रभारों में 5 प्रतिशत तक वृद्धि करना।
- (iii). कोयला, पिंग आयरन, खाद्यान्नों, ग्रेनाइट, खाद्य तेलों जैसे कार्गो पर 5 प्रतिशत और लौह अयस्क (मैनुअल), वीपीटी बर्थों में क्रूड ऑयल, उर्वरकों, द्रव्य अमोनिया आदि पर 20 प्रतिशत तक घाटशुल्क प्रभारों में वृद्धि करना।
- (iv). जल प्रभारों, विलंबशुल्क प्रभारों और रोडस्टेड प्रभारों में 10 प्रतिशत तक वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।
- (v). बाजार के रुझान के आधार पर, फायर फ्लोटिंग प्रभारों, अग्निशमन वाहन, ट्रेलर पम्प के लिए प्रशुल्क संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।
- (vi). विशिष्ट कार्गो के लिए अनुमोदित प्रशुल्क पर 29 नवंबर 2018 से कोई बदलाव प्रस्तावित नहीं किया गया है।
- (vii). सीएचडी लेवी, शुष्क गोदी प्रभारों तथा फिशिंग हारबर शुष्क गोदी प्रभारों तथा स्लिपवे प्रभारों पर किसी परिवर्तन का प्रस्ताव नहीं किया गया है।
- (viii). प्रपत्र 5 में दिए गए परिचालनात्मक अपेक्षाओं के आधार पर शर्तों में बदलाव का भी प्रस्ताव किया गया है।

4.4. प्रपत्र-6 में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक निम्नवत् हैं:-

क्र.सं.	कार्यनिष्पादन मानदंड	प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक
(1)	कार्गो संबंधित सेवाएं	
(क)	मुख्य कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (टर्नो में)	
	(i) कोकिंग कोयला (कोन्व.)	7,650
	(ii) स्टीम कोयला (कोन्व.)	6,200
	(iii) ताप कोयला	16,400
	उर्वरक (कच्चा माल)	
	(i) उर्वरक (अभियांत्रिक)	3,795
	(ii) सल्फर (अभियांत्रिक)	2,675
	(iii) रॉक फास्फेट (अभियांत्रिक)	5,550
	(iv) उर्वरक (कच्चे.)	5,150

क्र.सं.	कार्यनिष्पादन मानदंड	प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक
	(v) सल्फर (कच्चे)	3,725
	(vi) रॉक फास्फेट (कच्चे)	4,625
	पीओएल	
	(i) निर्यात पीओएल – आईएच	6,500
	(ii) आईएमपी पीओएल – आईएच	5,025
	(iii) एलपीजी	9,650
	(iv) आईएमपी क्रूड ऑयल	62,325
	(v) पोतांतरण क्रूड (मदर + डॉटर)	27,870
	(vi) पोतांतरण पीओएल (मदर + डॉटर)	9,050
	(vii) आयात पीओएल – ओएच	12,625
(ख)	कंटेनरों के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा (टीईयू में)	--
(2)	पोत संबंधित सेवाएं	
(क)	पोतों का औसत वापसी समय (दिनों में)	5.37
(ख)	पोतों का औसत पूर्व-बर्थिंग समय (दिनों में)	2.30
(3)	पत्तन द्वारा प्रासंगिक पाये गए कोई अन्य मानदंड	---

4.5. वीपीटी ने पिछले तीन वर्षों 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के साथ वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्टें भेजी थीं। वीपीटी ने अपने एसओआर का सामान्य संशोधन अनुमोदित करते हुए बोर्ड संकल्प सं. 199/2018-19 की प्रति भी भेजी थी।

5. वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 31 मई 2019 द्वारा सूचित किया था कि चुनाव आचार संहिता के मद्देनजर, पत्तन ने इस प्राधिकरण को भेजा गया मसौदा एसओआर वीपीटी की वेबसाइट पर 29 मई 2019 को प्रकाशित किया था। समानान्तरतः, बीओटी परिचालकों और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को भी इसके बारे में सूचित किया गया था।

6.1. हमें विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल), तमिलनाडु जेनरेशन एंड डिस्ट्रीब्यूशन कार्पोरेशन लिमिटेड (टेनजेनडो) से उनके पत्र दिनांक 14 जून 201 द्वारा और विशाखापत्तनम स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन (वीएसएए) से टिप्पणियां प्राप्त हुई थीं। उनकी लिखित टिप्पणियों की एक-एक प्रति वीपीटी को उनकी टिप्पणियों भेजे जाने के अनुरोध के साथ वीपीटी को भेजी गई थी। वीएसएए ने अपने पत्र दिनांक 22 जून 2019 द्वारा अपनी और टिप्पणियां प्रस्तुत की थीं। वीएसएए द्वारा की गई और टिप्पणियां वीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रप्रेषित की गई थीं।

6.2. अनुस्मारक दिनांक 4 जुलाई 2019 और अ.शा. पत्र दिनांक 1 अगस्त 2019 के बाद, वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 16 अगस्त 2019 द्वारा सभी उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों द्वारा की गई टिप्पणियों पर अपना उत्तर दिया था।

6.3. इसके अलावा, वीपीटी ने नवशिप मरीन सर्विस प्रा. लि., अदानी, कोरोमण्डल इंटरनेशनल लिमिटेड और रेन सीआईआई कार्बन लिमिटेड द्वारा वीपीटी को सीधे प्रस्तुत की गई टिप्पणियों पर अपने उत्तर भी भेजे थे।

7.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 17 जून 2019 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। वीपीटी ने अपने प्रस्ताव की संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुती दी थी। संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

7.2. इसके अलावा, संयुक्त सुनवाई में, वीएसएए, नवशिप मरीन सर्विस (एनएमएस) और अन्य उपयोक्ताओं ने प्रस्तावित एसओआर में संशोधन के लिए विभिन्न सुझाव दिए थे। पत्तन उनके द्वारा सुझाये गए कुछ मामलों की जांच करने के लिए सहमत था। वीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वीपीटी की सहमति के अनुसार 27 जून 2019 तक संयुक्त सुनवाई में उपयोक्ताओं द्वारा निवेदनों की जांच की जाए।

7.3. संयुक्त सुनवाई में वीएसएए द्वारा दी गई लिखित टिप्पणियां उनकी पूर्व लिखित टिप्पणियों का दोहराव है जिसपर वीपीटी द्वारा लिखित जवाब दिया गया है।

8. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, हमारे पत्र दिनांक 28 जून 2019 द्वारा वीपीटी से अनुरोध किया गया था कि कुछ बिन्दुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण 10 जुलाई 2019 तक भेजे जाएं। इसके लिए अनुस्मारक दिनांक 4 जुलाई 2019 और अ.शा. पत्र दिनांक 1 अगस्त 2019 दिया गया था।

वीपीटी ने अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण पर अपना उत्तर अपने पत्र दिनांक 16 अगस्त 2019 और अनुवर्ती ईमेल दिनांक 25 नवंबर 2019 द्वारा भेजा था। हमारे द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और उनपर वीपीटी द्वारा प्रेषित उत्तर का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	वीपीटी द्वारा प्रेषित उत्तर																
1.	सामान्य: वीपीटी वर्ष 2015-16 से 2017-18 की वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्ट की एक-एक प्रति भेजे।	वीपीटी ने वार्षिक लेखा की प्रतियों के साथ एसओआर का सामान्य संशोधन भेजते समय वर्ष 2015-16 से 2017-18 की वार्षिक प्रशासनिक रिपोर्टें 3-4-2019 को भेजी गई थी। तथापि, इसे दोबारा भेजा गया है।																
2.	वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) (प्रपत्र सं. 1):																	
	(i). संपदा संबंधित व्यय [क्र.सं.2 (i)(ख) एवं (ग)]: प्रपत्र-1 के नीचे टिप्पणी 1 पत्तन से अपेक्षा करता है कि लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित तथा लागत विवरण में सुविचारित राशि का मिलान करते हुए गणना भेजे। वीपीटी ने अपेक्षित मिलान विवरण नहीं भेजा था। वीपीटी इसे उपलब्ध करवाये।	वीपीटी ने संपदा गतिविधि के लिए प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय एवं एफएमई को अलग रखने से संबंधित गणना दी है।																
	(ii). रेलवे से संबंधित व्यय: <div style="text-align: right;">(रु. लाखों में)</div> <table><tr><th>विवरण</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th></tr><tr><td>रेलवे अर्जन</td><td>15,378.79</td><td>12,471.41</td><td>15,268.82</td></tr><tr><td>रेलवे संबंधित व्यय</td><td>8,415.73</td><td>8,479.58</td><td>7,439.00</td></tr><tr><td>औसत व्यय</td><td colspan="3">8,111.43 लाख</td></tr></table> <p>उपर्युक्त से, यह देखा गया है कि वीपीटी में रेलवे गतिविधि अधिशेष में है। वीपीटी एआरआर के परिकलन में कुल व्यय से रु. 8111.43 लाख की औसत रेलवे गणनाओं (व्ययों) को अलग रख सकता है। यह एमओपीटी के हाल ही के दर संशोधन में प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार है। उसके परिणामस्वरूप, एआरआर का अनुमान संशोधित किया जाए और प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि तथा राजस्व अनुमान में जरूरी संशोधन किया जाए ताकि अनुमानित एआरआर में आये।</p>	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	रेलवे अर्जन	15,378.79	12,471.41	15,268.82	रेलवे संबंधित व्यय	8,415.73	8,479.58	7,439.00	औसत व्यय	8,111.43 लाख			महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क नीति, 2018 के वर्किंग दिशानिर्देशों 2.2 के अनुसार, संपदा संबंधित गतिविधि से संबंधित व्ययों को कुल व्यय पर विचार करते समय अलग रखा जाना है। तदनुसार, वीपीटी एआरआर पर पहुंचा था। कुल व्यय से रु. 81.11 करोड़ अलग रखने के लिए टीएमपी का दावा नीति दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है। इसके अलावा, वीपीटी की रेलवे गतिविधि लगातार घाटे में है। अनुलग्नक 41 में पत्तन प्रशासनिक रिपोर्ट में, वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए रेलवे प्रोफार्मा लेखा क्रमशः (8144.64) लाख, (7803.38) लाख और (3273.33) लाख के निवल घाटे के साथ उपलब्ध है। इसलिए वीपीटी ने एआरआर के परिकलन में कुल व्यय में रेलवे गतिविधि व्ययों पर विचार किया है और दिशानिर्देशों के अनुसार रेलवे से संबंधित व्ययों की अनुमति दी है।
विवरण	2015-16	2016-17	2017-18															
रेलवे अर्जन	15,378.79	12,471.41	15,268.82															
रेलवे संबंधित व्यय	8,415.73	8,479.58	7,439.00															
औसत व्यय	8,111.43 लाख																	
	(iii). क्र.सं. 2 (iii): एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान तथा अनुग्रह भुगतान बकाया आदि का 2/3: प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.2 के अनुसार, एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान तथा अनुग्रह भुगतान बकाया आदि का 1/3वां एआरआर परिकलन में सुविचारित किए जाने की जरूरत है जिसका अर्थ है 2/3वां अलग किया जाए। उपर्युक्त स्थिति के विपरीत, वीपीटी ने क्रमशः वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए एकमुश्त व्ययों के 2/3वें के लिए विचार नहीं किया था। 2015-16 के लिए वीपीटी के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के लिए टिप्पणियां वर्ष 2015-16 में रु. 22.51 करोड़ के पेंशन भुगतान के बकाया के बारे में बताती हैं। तथापि, वीपीटी ने इस संबंध में कोई समायोजन नहीं किया था। वीपीटी वर्किंग दिशानिर्देशों के प्रपत्र 1 की टिप्पणी 2(ii) के साथ पठित प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.2 के अनुसार एआरआर में प्रपत्र-1 में जरूरी शोधन करे। इसके अलावा, वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में क्रमशः प्रतिवेदित रु. 393.66 लाख, रु. 4484.67 लाख और रु. 703.18 लाख के वीआरएस अनुग्रह भुगतान के संबंध में भी 2/3वें व्यय को अलग किए जाने का जरूरी समायोजन किए जाने की जरूरत है।	जैसाकि टीएमपी द्वारा देखा गया है, पेंशन बकायों तथा वीआरएस अनुग्रह के विरुद्ध निम्नलिखित अलग किए गए हैं। रु. 1500.67 लाख के एकमुश्त पेंशन भुगतान व्ययों का 2/3वां वर्ष 2015-16 के एआरआर से अलग किया गया है और 2016-17 तथा 2017-18 के दौरान बकायों का भुगतान नहीं किया गया है। वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए परिकलन में सुविचारित क्रमशः रु. 262.44 लाख, रु. 2989.78 लाख के वीआरएस अनुग्रह भुगतान के 2/3वें व्यय को अलग रखना।																
	(iv). क्र.सं.2 (iv): अधिवर्षिता निधियों जैसे पेंशन निधि, उपदान निधि में अंशदान का 2/3: प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.2 के अनुसार, अधिवर्षिता निधियों (पेंशन निधि, उपदान निधि और छुट्टी नकदीकरण निधि) में अंशदान का 1/3वां एआरआर परिकलन में सुविचारित किए जाने की जरूरत है जिसका अर्थ है 2/3वां अलग किया जाएगा। वीपीटी ने वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए क्रमशः रु. 26,971.33 लाख, रु. 11,430.31 लाख और रु. 6,666.67 लाख	वीपीटी ने वर्ष 2015-16 और 2017-18 के लिए क्रमशः रु. 1180.17 लाख और रु. 1068.65 लाख के उपदान के लिए अंशदान के 2/3वें को अलग रखने पर विचार किया गया है। वीपीटी ने वर्ष 2016-17 के दौरान अंशदान उपलब्ध नहीं करवाया था।																

<p>की पेंशन निधि के लिए अंशदान के 2/3वें को अलग रखने पर विचार किया था। तथापि, वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लिए वीपीटी के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे भी उपदान न्यास निधि और छुट्टी नकदीकरण निधि जोकि अधिवर्षिता निधि का हिस्सा है, में अंशदान के बारे में भी बताया गया है जोकि नीचे दिए गए हैं:-</p> <p style="text-align: right;">(करोड़ों में)</p> <table><tr><th>मदें</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th></tr><tr><td>प्रासंगिक वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित सेवानिवृत्ति उपदान</td><td>17.70 *</td><td>शून्य</td><td>16.03</td></tr><tr><td>छुट्टी नकदीकरण</td><td>3.75 **</td><td>शून्य</td><td>शून्य</td></tr></table> <p>* वर्ष 2015-16 के लिए लेखों पर टिप्पणी की टिप्पणी सं. 14 के अनुसार।</p> <p>** वर्ष 2015-16 के लिए लेखों पर टिप्पणियों की टिप्पणी सं. 13 के अनुसार।</p> <p>तथापि, पत्तन ने एआरआर परिकलन में उपर्युक्त दो मदों के 2/3वें को अलग रखने पर विचार किया था। अतः वीपीटी एआरआर परिकलन में प्रपत्र-1 में जरूरी शोधन करे ताकि इसे प्रशुल्क नीति, 2018 के अनुसार बनाया जा सके।</p>	मदें	2015-16	2016-17	2017-18	प्रासंगिक वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित सेवानिवृत्ति उपदान	17.70 *	शून्य	16.03	छुट्टी नकदीकरण	3.75 **	शून्य	शून्य	<p>छुट्टी नकदीकरण के संबंध में, यह न केवल अधिवर्षिता के कारण है, अपितु कर्मचारी सेवा में रहने के दौरान भी छुट्टी नकदीकरण के लिए पात्र होते हैं और वीपीटी नियमित रूप से उन कर्मचारियों को इन भुगतानों का संवितरण करता है जो छुट्टी नकदीकरण के लिए आवेदन करता है। इसलिए, यह अधिवर्षिता निधि नहीं है और एआरआर में अलग रखना नहीं किया गया है।</p>
मदें	2015-16	2016-17	2017-18										
प्रासंगिक वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित सेवानिवृत्ति उपदान	17.70 *	शून्य	16.03										
छुट्टी नकदीकरण	3.75 **	शून्य	शून्य										
<p>(v). वर्ष 2015-16 और 2016-17 के लेखापरीक्षित लेखे अन्यों जिन्हें पत्तन ने असमावेशन के लिए विचार नहीं किया है, पर ब्याज बताता है। पत्तन इस मद को अलग करने के लिए प्रपत्र-1 में जरूरी शोधन करे।</p>	<p>अब प्रपत्र 1 में संशोधित एआरआर में वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए क्रमशः रु. 2.61 लाख, रु. 4.08 लाख और शून्य के असमावेशन के लिए विचार किया गया है।</p>												
<p>(vi). उपर्युक्त बिंदुओं के आलोक में, वीपीटी प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार/लागत और प्रबंधन लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित संशोधित एआरआर (प्रपत्र-1) भेजे।</p>	<p>प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित संशोधित एआरआर (प्रपत्र-1) भेजा गया है।</p>												
<p>3. नियोजित पूंजी [प्रपत्र-1 का क्र.सं. 5(vi)(ग)]:</p> <p>वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 के अनुसार, रोकड़ शेष पर सीमा एक माह के रोकड़ व्यय होंगे। वीपीटी ने रु. 5,028.22 लाख के स्वीकृतियोग्य रोकड़ शेष पर पहुंचा है। वीपीटी रु. 5,028.22 लाख के उक्त आंकड़े के लिए विस्तृत गणना भेजे।</p>	<p>एक माह के रोकड़ व्ययों के रोकड़ शेष पर सीमा की समीक्षा की गई है और अब रु. 5115.69 लाख पर विचार किया गया है। ब्योरे सॉफ्ट कॉपी में भेजे गए हैं।</p>												
<p>4. राजस्व अनुमान (प्रपत्र-3):</p>													
<p>(i). वीपीटी ने कुछ प्रशुल्क मदों के लिए राजस्व अनुमान को नहीं लिया है। प्रशुल्क मदों की सूची मौजूदा एसओआर में निर्धारित की गई है और संशोधित प्रशुल्क के साथ प्रस्तावित एसओआर में भी शामिल किया गया है; परंतु पत्तन द्वारा प्रपत्र-3 में राजस्व का अनुमान नहीं लगाया गया है जोकि निम्नवत् है:-</p> <p>(i). 2.3.2. बर्थ किराये में रियायत</p> <p>(ii). 2.3.6 एसपीएम में प्रहस्तित पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार</p> <p>(iii). 3.1 बाह्य हारबर में क्रूड ऑयल/पीओएल उत्पाद/शुष्क बल्क कार्गो के पोतांतरण/उतराई के लिए समेकित प्रभार।</p> <p>(iv). 3.2 लंगरगाह में क्रूड ऑयल/पीओएल उत्पाद के पोतांतरण/उतराई के लिए प्रशुल्क।</p> <p>(v). 4.1 घाटशुल्क प्रभार</p> <p>अल्कोहल, एसटोन, सभी प्रकार के कोयला, कोक और कोयला तार पिच, अल्यूमीनिया (बल्क) अल्यूमीनियम, एल्यूमिना साँ इनगोट्स, एल्यूमिना बिलेट्स और एल्यूमिना उत्पाद, एस्फाल्ट/बिटुमेन, बेरिट्स, फेल्डस्फर, क्रोम अयस्क, सीमेंट विलंकर (सीमेंट सहित), मेगनीज अयस्क/फेरो मेगनीज स्लेग, अमोनियम नाइट्रेट ब्लास्ट फरनेस स्लेग, बेन्टोनाइट, डोलोमाइट चिप्स, नदी रेत तथा फ्लाई एश आदि।</p>	<p>(क). मूल प्रस्ताव में, वीपीटी ने राजस्व विवीक्षा केवल उन सेवाओं के लिए ली थी जिसके लिए वृद्धि प्रस्तावित की गई है और टीएमपी को भेजे गए प्रपत्र 3 में अन्य सेवाओं के राजस्व अनुमान पर विचार नहीं किया गया है</p> <p>(ख). अब संशोधित प्रपत्र-3 के अनुसार, सभी प्रदत्त सेवाएं और अर्जित राजस्व वर्ष 2017-18 में प्रहस्तित यातायात और दी गई वृद्धि और अनुलग्नक-3 में प्रस्तावित प्रशुल्क वृद्धि के मुकाबले लिए गए हैं।</p> <p>खंड 2.3.2. बर्थ किराया में रियायत के लिए, राजस्व 2.3 बर्थ किराये में लिया गया है।</p>												

<p>(vi). 4.2 वीसीटीपीएल से इतर गोदियों में प्रहस्तित कंटेनर तथा कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क</p> <p>(vii). 4.3.1 डिस्ट्रेस में पोतों से माल पर घाटशुल्क प्रभार</p> <p>(viii). 4.6 विलंबशुल्क प्रभार/भंडारण प्रभार</p> <p>(ix). 4.6.1 अंतरण स्थान में निःशुल्क भंडारण अवधि</p> <p>(x). 4.6.2.(क) आयात सामान्य/आयात परियोजना कार्गो से इतर विलंबशुल्क प्रभार</p> <p>(xi). 4.6.2.(ख)(6) घाट से नहीं हटाये गए कार्गो पर विलंबशुल्क</p> <p>(xii). 4.6.3 कंटेनरों पर भंडारण प्रभार</p> <p>(xiii). 4.7.1 कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रभार (लेबर प्रभार)</p> <p>(xiv). 4.7.2 आयात अथवा निर्यात में से किसी के लिए कंटेनरों हेतु प्रहस्तन प्रभार</p> <p>(xv). 4.7.3 अस्थायी रूप से उतारा गया और उसी पोत द्वारा दोबारा नौभरण किया गया कार्गो</p> <p>(xvi). 4.7.4.1. समय दर मजदूरी पर लेवी</p> <p>(xvii). 5.1 फ्लोटिंग क्रेन प्रभार 5.1.1. 150 टन फ्लोटिंग क्रेन 5.1.2. 60 टन फ्लोटिंग क्रेन</p> <p>(xviii). 5.4 आंतरिक हारबर में ड्रेजिंग से डम्पिंग ग्राउंड तक बाजों, लदे हुए बाजों/खाली बाज "निकर्षक" आदि के स्थानांतरण के लिए उपलब्ध करवाये गए पाइलट तथा पाइलट लाँचों के लिए सेवाओं हेतु दरें।</p> <p>(xix). 5.5 इलेक्ट्रिकल क्रेन प्रभार (अन्य उपयोग जैसे बाजों से/को कार्गो प्रहस्तन, गैर-कार्गो परिचालनों के लिए) जब बर्थ किराये के अधीन वसूल नहीं किए जाते हैं।</p> <p>(xx). 5.6 मोबाइल क्रेन प्रभार</p> <p>(xxi). 5.7 फोर्क लिफ्ट ट्रक/टॉप लिफ्ट कैरियर प्रभार</p> <p>(xxii). 5.8 चालित वैगन धर्मकांटा (100 टन)</p> <p>(xxiii). 6 लाइसेंस (भंडारण) शुल्क के लिए प्रभार</p> <p>(xxiv). 7.3 अग्निशमन वाहन प्रभार</p>	<p>खं 4.6.1 के लिए, अंतरण स्थान में निःशुल्क भंडारण अवधि खंड 4.6 विलंबशुल्क प्रभार/भंडारण प्रभार में लिए गए हैं।</p>
--	--

<p>(xxv). 7.5 विविध प्रभार</p> <p>(xxvi). 7.6.1.1 विशाखापत्तनम पत्तन न्यास आंतरिक हारबर में शुष्क गोदी के उपयोग के लिए</p> <p>(xxvii). 7.6.1.2 गोदी प्रखंड तैयार प्रभार</p> <p>(xxviii). 7.6.2 विशाखापत्तनम फिशिंग हारबर</p> <p>(xxix). 7.6.2.2 पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची</p> <p>(xxx). 7.6.2.3 टग के उपयोग के साथ फिशिंग ट्रेलरों (छोटे अथवा बड़े) के लिए स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची</p> <p>(xxxi). 7.6.2.4 अभियंत्रित फिशिंग नावों/फिशिंग ट्रेलरों (छोटे तथा बड़े) के स्लिपिंग इन तथा स्लिपिंग आउट प्रभार</p> <p>(xxxii). 7.6.2.5 स्लिपवे कॉम्पलेक्स तथा फिशिंग हारबर शुष्क गोदी में पहुंच जेट्टियों सहित स्लिपवे कॉम्पलेक्स के लिए स्लिपवे मरम्मत बर्थ किराया प्रभार</p> <p>(xxxiii). 7.6.2.6 फिशरीज हारबर में शुष्क गोदी के लिए डॉकिंग तथा अनडॉकिंग प्रभार</p> <p>(xxxiv). 7.6.2.7 फिशिंग हारबर में शुष्क गोदी के लिए शुष्क गोदीकरण प्रभार</p> <p>(xxxv). 7.6.2.8 बंकरों पर लेवी</p> <p>(xxxvi). 7.6.2.9 ऑयल बिल्लज के निपटान के लिए प्रभार</p> <p>पत्तन पुष्टि करे कि उपर्युक्त मदों के लिए वीपीटी द्वारा वर्ष 2017-18 में कोई यातायात/सेवाएं प्रदान नहीं की गई थीं और वर्ष 2017-18 के दौरान कोई राजस्व अर्जित नहीं हुआ। यदि वीपीटी द्वारा वर्ष 2017-18 में यातायात प्रहस्तित नहीं किया गया था तो पत्तन उपर्युक्त मदों के लिए राजस्व अनुमानन के लिए आधार रूप में वर्ष 2015-16 और/अथवा 2016-17 के यातायात पर विचार कर सकता है यदि पत्तन इन मदों के लिए सेवाएं प्रदान करने का अनुमान लगाता है।</p>																	
<p>(ii). पुष्टि करें कि पोत संबंधित प्रभारों के लिए राजस्व अनुमानों में सुविचारित कुल जीआरटी पोत वर्ष 2017-18 के लिए पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोत के वास्तविक कुल जीआरटी के साथ मेल खाता है। बेमेल, यदि कोई हो, के मामले में वीपीटी भिन्नता का समाधान करे।</p>	<p>प्रशासनिक रिपोर्ट के अनुसार कुल जीआरटी पोत 60.98 मिलियन है जोकि पोत से पोत पर आधारित है। परंतु, राजस्व अनुमान गणनाओं पर पहुंचने के लिए, सुविचारित पोतों की औसत जीआरटी जोकि 60.96 मिलियन है और इसलिए लगभग 20000 जीआरटी का मामूली अंतर है जोकि बहुत ही नगण्य माना जाता है।</p>																
<p>(iii). वीपीटी द्वारा प्रेषित एक्सेल गणना 2017-18 के लिए रु. 542.08 करोड़ कुल राजस्व दर्शाता है जिसके लिए वीपीटी ने प्रस्तावित टिप्पणी पर राजस्व का अनुमान लगाया है। जबकि, वर्ष 2017-18 के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखे में प्रतिवेदित कुल आय घटाव संपदा, रेलवे तथा रॉयल्टी आय से राजस्व रु. 640.27 करोड़ है जैसाकि नीचे दिया गया है:-</p> <table data-bbox="268 1892 853 2045"> <tr> <td></td><td>रु. करोड़ों में</td></tr> <tr> <td>वार्षिक लेखा 2017-18 के अनुसार कुल आय</td><td>- 1,063.81</td></tr> <tr> <td>घटायें: संपदा आय</td><td>- 163.44</td></tr> <tr> <td>घटायें: रेलवे आय</td><td>- 152.69</td></tr> </table>		रु. करोड़ों में	वार्षिक लेखा 2017-18 के अनुसार कुल आय	- 1,063.81	घटायें: संपदा आय	- 163.44	घटायें: रेलवे आय	- 152.69	<p>जैसाकि उपर्युक्त 4.1 पर स्पष्ट किया गया है, वीपीटी ने पहले उन सेवाओं के राजस्व पर विचार किया था जिनके लिए प्रशुल्क वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। इसलिए, लेखापरीक्षित लेखों तथा गणनाओं के बीच अंतर है। अब, अनुलग्नक-3 के रूप में प्रेषित अद्यतन किए गए पत्रक।</p> <table data-bbox="877 1892 1404 2045"> <tr> <td>वार्षिक लेखा 2017-18 के अनुसार रु. करोड़ों में</td><td></td></tr> <tr> <td>कुल आय</td><td>1063.81</td></tr> <tr> <td>घटायें संपदा आय</td><td>163.44</td></tr> <tr> <td>घटायें रॉयल्टी</td><td>107.41</td></tr> </table>	वार्षिक लेखा 2017-18 के अनुसार रु. करोड़ों में		कुल आय	1063.81	घटायें संपदा आय	163.44	घटायें रॉयल्टी	107.41
	रु. करोड़ों में																
वार्षिक लेखा 2017-18 के अनुसार कुल आय	- 1,063.81																
घटायें: संपदा आय	- 163.44																
घटायें: रेलवे आय	- 152.69																
वार्षिक लेखा 2017-18 के अनुसार रु. करोड़ों में																	
कुल आय	1063.81																
घटायें संपदा आय	163.44																
घटायें रॉयल्टी	107.41																

	<p>घटायें: रॉयल्टी - 107.41</p> <p style="text-align: center;"><u>640.27</u></p> <p style="text-align: center;">=====</p> <p>वीपीटी द्वारा प्रेषित एक्सेल गणना वर्ष 2017-18 के लिए कुल राजस्व रु. 542.08 करोड़ दर्शाता है जिसपर पत्तन ने रु. 658.84 करोड़ की प्रस्तावित दर पर राजस्व का अनुमान लगाया था।</p> <p>वीपीटी प्रस्तावित प्रशुल्क पर राजस्व के अनुमानन के लिए रु. 98.19 करोड़ (रु. 640.27 - रु. 542.08) का राजस्व नहीं लेने के कारण स्पष्ट करे।</p>	<p>समायोजित राजस्व <u>792.96</u></p> <p>उपर्युक्त के लिए एक्सेल गणना भेजी गई है।</p>
	<p>(iv). वीपीटी ने पत्तन देयताओं, बर्थ किराया प्रभारों में 10 प्रतिशत और पाइलटेज शुल्कों में 8 प्रतिशत की वृद्धि का प्रस्ताव किया है। तथापि, वीपीटी द्वारा प्रेषित एक्सेल गणना देखने पर, यह देखा गया है कि एलपीजी, ओआर1, ओआर2, ओएसटीटी बर्थ तथा एसपीएम (विशिष्ट कार्गो के लिए) के लिए, राजस्व अनुमानन में पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रतिशत वृद्धि को नहीं लिया गया है। वीपीटी उपर्युक्त टिप्पणी के मददेनजर पोत संबंधित प्रभारों से राजस्व अनुमानों में संशोधन करे और संशोधित प्रपत्र-3 भेजे।</p>	<p>टीएमपी ने मामला सं. टीएमपी/ 51/2018-वीपीटी दिनांक 03.10.2018 द्वारा राजपत्र सं. 402, दिनांक 30.10.2018 द्वारा राजपत्र में अधिसूचित और विशिष्ट कार्गो के लिए दरों के संशोधन हेतु तथा वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) पर पुनर्विचार करने का आदेश पारित किया था।</p> <p>चूंकि संशोधन नवंबर 2018 के अंत में लागू हुआ था और संशोधित अनुमोदित दर वीपीटी के मौजूदा एसओआर की वैधता से 31 मार्च 2019 तक वैध थी, इसलिए वीपीटी ने ओआर1, ओआर2, ओएसटीटी, एलपीजी बर्थ तथा एसपीएम (विशिष्ट कार्गो के लिए) में इन विशिष्ट कार्गो अर्थात् तेलों, पेट्रोलियम उत्पादों तथा एलपीजी के लिए दरों (घाटशुल्क और पोत संबंधित) में वृद्धि नहीं करने का निर्णय किया था।</p> <p>इसलिए, वीपीटी ने एसओआर के मौजूदा सामान्य संशोधन में दरमान प्रस्तावित करते समय दरों में वृद्धि नहीं की थी। इसलिए, राजस्व अनुमानन में पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रतिशत वृद्धि को नहीं लिया था।</p> <p>एलपीजी, ओआर1, ओआर2, ओएसटीटी, एलपीजी बर्थ तथा एसपीएम (विशिष्ट कार्गो के लिए) पर टीएमपी को भेजी गई गणनाओं में 2 प्रतिशत तथा 3.45 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाई गई थी जिसे वर्तमान पोत संबंधित प्रभारों के गणना पत्रक से हटाया जा रहा है।</p>
5.	दरमान:	
	<p>(i). वीपीटी ने कुछ नई प्रशुल्क मदों/शर्तों का प्रस्ताव किया था और मौजूदा एसओआर के अधिकांश युक्तिकरण/सरलीकरण का प्रस्ताव किया था और कुछ प्रशुल्क मदों/शर्तों को हटाने का भी प्रस्ताव किया था। वर्किंग दिशानिर्देश, 2018 के खंड 2.12 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि यदि नई शर्त शामिल की जाती है अथवा यदि मौजूदा शर्त को परिचालन अथवा किसी अन्य आकस्मिकता के कारण संशोधित किया जाता है तो पत्तन उसके कारणों से ऐसा संशोधन निर्धारित कर सकता है और एआरआर में वित्तीय/राजस्व प्रभाव को ले सकता है। नई मदों के लिए अंगीकृत आधार भेजा जाना है और इसके वित्तीय प्रभाव को प्रपत्र-3 में राजस्व अनुमानों में लिया जाना है। पत्तन प्रपत्र-3 में मसौदा प्रस्तावित एसओआर में प्रस्तावित संशोधनों के कारण वित्तीय प्रभाव, यदि कोई हो, को ले।</p>	<p>परिचालनात्मक अपेक्षाओं के आधार पर और ट्रेड के अनुरोध पर, शर्तों में परिवर्तनों का प्रस्ताव किया गया है। इस संबंध में, यह कहना है कि, शर्तों में परिवर्तन के कारण राजस्व प्रभाव का मूल्यांकन नहीं किया जा सका था क्योंकि ये सभी परिवर्तन परिचालनात्मक सुविधाओं और पत्तन सुविधा के आधार पर प्रस्तावित किए गए हैं। इसलिए, ऐसी मदों पर वित्तीय विवीक्षा का मूल्यांकन नहीं किया गया है।</p>
	<p>(ii). वीपीटी ने प्रस्तावित प्रशुल्क तथा शर्तों के सापेक्ष मौजूदा एसओआर तथा शर्तों की तुलना भेजी थी। उक्त प्रपत्र अधूरा है। इसमें शर्तों में संशोधनों के लिए कारण/औचित्य नहीं दिए गए हैं। वीपीटी शर्तों में संशोधनों के लिए कारण/औचित्य उद्धरित करते हुए संशोधित प्रपत्र-5 भेजे।</p>	<p>प्रस्तावित प्रशुल्क तथा शर्तों के सापेक्ष मौजूदा एसओआर तथा शर्तों की प्रपत्र-5 तुलना संशोधित प्रपत्र-5 में शर्तों में संशोधनों के लिए कारणों/औचित्य के साथ भेजा गया है।</p>
	<p>(iii). सामान्य टिप्पणी (viii) (क) और (ख):</p> <p>प्रस्तावित टिप्पणी में विनिर्दिष्ट किया गया है कि अगला वार्षिक सूचकांकन 1 अप्रैल 2020 से किया जाएगा बशर्ते वीपीटी को एसओआर के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करने होंगे। वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लिए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर पत्तन द्वारा निर्धारित अनुमानित एआरआर वर्ष</p>	<p>प्रस्तावित टिप्पणी शोधित की गई है।</p>

	<p>2018-19 के लिए 3.45 प्रतिशत तक सूचकांकित किया गया है। कार्यानिष्पादन मानकों के साथ प्रस्तावित एसओआर इसके लागू होने की तारीख से वर्ष 2019-20 के लिए लागू होगा। ऐसी स्थिति में, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 के अनुसार, अगला सूचकांकन 1 मई अर्थात् 1 मई 2020 से किया जाएगा। इसलिए, प्रस्तावित टिप्पणी को प्रशुल्क नीति, 2018 के अनुसार बनाये जाने के लिए तदनुसार शोधित किया जाए।</p>	
	<p>(iv). 2.1.1 क्रूज पोतों के लिए प्रशुल्क – टिप्पणी (क) (ख) और (ग):</p>	
	<p>(क). एमओएस ने पत्र सं. एसडब्ल्यू-15011/2/2016-एमजी दिनांक 3 नवंबर 2017 द्वारा, सभी महापत्तन न्यासों को निदेश दिया था कि प्रथम 12 घंटों के लिए अ.डा. 0.35 प्रति जीआरटी की दर से क्रूज पोतों के लिए समेकित पतन प्रभार वसूल किए जाए। पतन प्रथम 12 घंटों के लिए कोई अन्य दर जैसे पतन देयताएं, बर्थ किराया, पाइलटेज तथा यात्री शुल्क प्रभारित नहीं करेगा। 12 घंटों के बाद, अलग-अलग पतन बर्थों की उपलब्धता तथा उपयोगिता को ध्यान में रखते हुए छूट पर निर्णय कर सकते हैं। उपर्युक्त युक्तिसंगत प्रशुल्क को मंत्रालय के पत्र दिनांक 03 नवंबर 2016 के जारी होने की तारीख से तीन वर्षों की अवधि के लिए परीक्षण आधार पर लागू किया जाएगा।</p> <p>वीपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी सं. (ख) को उक्त एमओएस पत्र के अनुसार नहीं पाया गया है। अतः वीपीटी एमओएस पत्र दिनांक 3 नवंबर 2017 के अनुसार जरूरी शोधन करे।</p>	<p>एमओएस पत्र दिनांक 3 नवंबर 2017 के अनुसार, वीपीटी ने निम्नलिखित परिपत्र जारी किए थे:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. प्रथम 12 घंटे के विराम के लिए अ.डा. 0.35 प्रति जीआरटी की दर से क्रूज पोतों के लिए समेकित प्रभार। पतन कोई अन्य दर जैसे बर्थ किराया, पतन देयताएं, पाइलटेज, यात्री शुल्क आदि प्रभारित नहीं करेगा। 2. 12 घंटों से अधिक विराम अवधि के लिए, वीपीटी-एसओआर के अनुसार बर्थ किराया संग्रहीत करेगा (मंत्रालय के पत्र के अनुसार, अलग-अलग पतन उपर्युक्त निर्धारित खंड के अनुसार निर्णय कर सकते हैं)। <p>इसके बाद, भारत में घरेलू क्रूज पोतों के संबंध में, भारत सरकार में अवर सचिव से एक और पत्र दिनांक 8.3.2019 प्राप्त हुआ था (प्रतिलिपि संलग्न)। इसके आधार पर, ट्रेड को निम्नलिखित सूचित किया जाता है:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. एक वर्ष में 75-100 के बीच घरेलू क्रूज पोतों के आगमन के लिए 40 प्रतिशत की समेकित रियायत आर एक वर्ष में 100 से अधिक घरेलू क्रूज पोतों के आगमन के लिए 50 प्रतिशत की समेकित रियायत। ये रियायतें 2.11.2020 तक लागू हैं। 2. उपर्युक्त दोनों रियायतें पाइलट सेवाएं उपलब्ध करवाने से नहीं जुड़ी हैं। 3. 12 घंटे से अधिक समय के लिए बर्थ में रुकने के लिए, वीपीटी एसओआर के अनुसार अतिरिक्त बर्थ किराया लागू है। <p>उपर्युक्त को एसओआर में शामिल किया गया है।</p>
	<p>(ख). टिप्पणी सं. (ग) में यह संशोधन किया जाए कि क्रूज पोतों के लिए उपर्युक्त दर इस संबंध में भारत सरकार से निदेशों के अनुसार लागू होगी।</p>	<p>टीप्पणी सं. (ग) को इस तरह संशोधित किया गया है कि क्रूज पोतों के लिए उपर्युक्त दर इस संबंध में भारत सरकार से निदेशों के अनुसार लागू होगी।</p>
	<p>(ग). इसके अलावा, पतन प्रपत्र-3 में प्रस्तावित नई टिप्पणी से राजस्व अनुमान को शामिल करे।</p>	<p>पूर्व अनुभव के अनुसार, वीपीटी में कोई क्रूज पोत नहीं आते हैं। इसलिए, अनुमान नहीं लगाया जा सका।</p>
	<p>(घ). वीपीटी ने टिप्पणी (ग) में एमओएस पत्र सं. एसडब्ल्यू-15011/2019-एमजी दिनांक 08-03-2019 का संदर्भ दिया है। वीपीटी हमारे संदर्भ के लिए एमओएस के उक्त पत्र की प्रतिलिपि साझा करे।</p>	<p>उक्त एमओएस पत्र की प्रतिलिपि भेजी गई है।</p>
	<p>(v). 2.2.3 स्थानांतरण प्रभार:</p> <p>वीपीटी ने स्थानांतरण के दौरान कोल्ड मूव के लिए स्थानांतरण प्रभारों का 25 प्रतिशत शामिल करने का प्रस्ताव किया है। पतन इसका आधार बताये और प्रपत्र-3 में इस टिप्पणी के कारण वसूलीयोग्य राजस्व को शामिल करे।</p>	<p>वीपीटी द्वारा यह खंड ट्रेड द्वारा अपने पत्र दिनांक 22-06-2019 द्वारा किए गए अनुरोध के मद्देनजर शामिल किया गया है। मौजूदा दरमान 2016 में, खंड 2.2.1 की मद -2 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि कोल्ड मूव के मामले में, प्रत्येक कोल्ड मूव के लिए पाइलटेज प्रभारों का 25 प्रतिशत अतिरिक्त वसूल किया जाएगा। ट्रेड ने स्थानांतरण प्रभारों में भी इस प्रावधान का विस्तार करने का अनुरोध किया है। इन सभी दिनों में, स्थानांतरण में कोल्ड मूव प्रभार भी पाइलटेज के 25 प्रतिशत की दर से परिगणित किए गए थे। अब ट्रेड के अनुरोध पर, वीपीटी स्थानांतरण के मामले में स्थानांतरण प्रभारों के 25 प्रतिशत की दर से कोल्ड मूव प्रभारों तक विस्तारित करने के लिए सहमत हो गया है। चूंकि स्थानांतरण प्रभार पाइलटेज प्रभारों की अपेक्षा कम हैं,</p>

		इसलिए वीपीटी को स्थानांतरण के समय कोल्ड मूव के कारण राजस्व का नुकसान होगा। इसलिए, इस संबंध में राजस्व का अनुमान नहीं लगाया गया है।
(vi).	अनुसूची 2.3.3 जुर्माना: पोत के अति-विराम के लिए टिप्पणी 2 पत्तन ने, टिप्पणी 2(ii) (घ) के अधीन, (सभी अन्य मामलों के लिए) बिना जुर्माना आकर्षित किए कार्गो परिचालन के पूरा होने के बाद बर्थ अधिग्रहण के लिए घंटों को मौजूदा 7 घंटे से 3 घंटे तक किए जाने का प्रस्ताव किया है। इस मद के लिए समय में प्रस्तावित कटौती का कारण बताये।	व्यावहारिक अनुभव और जमीनी परिचालनात्मक वास्तविकता के आधार पर, सभी अन्य मामलों के लिए जुर्माना आकर्षित किए बिना कार्गो परिचालन के पूरा होने के बाद बर्थ अधिग्रहण करने के लिए, 7 घंटे से कम करके 3 घंटे किए जाना उचित महसूस किया गया है। तथापि, ट्रेड जिसने 5 घंटे के लिए अनुरोध किया था, के अभ्यावेदन पर कटौती को 7 घंटे से कम करके 4 घंटे किए जाने का प्रस्ताव किया है।
(vii).	2.3.4 बर्थ किराये से संबंधित सामान्य टिप्पणियाँ:	
(क).	मौजूदा टिप्पणी सं. 3 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब पोत संयंत्र खराब कार्गो के कारण के सिवाय एक घंटे या उससे अधिक समय के लिए लगातार खराब रहता है, लौह अयस्क बर्था में निष्क्रिय रहता है। उक्त टिप्पणी को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। मौजूदा टिप्पणी को शामिल किए जाने पर विचार किया जाए क्योंकि यह वर्किंग दिशानिर्देशों में निर्धारित खंड 5.3 से आता है।	उक्त टिप्पणी को हटा दिया गया है। मौजूदा टिप्पणी को शामिल किया गया है। इसका कारण है कि अब लौह अयस्क प्रहस्तन संयंत्र पीपीपी परिचालक के अधीन है और बर्थ वीपीटी के अधीन है। पीपीपी परिचालक के संयंत्र में खराबी के कारण बर्थ किराये में छूट की कोई बात नहीं है क्योंकि संयंत्र में खराबी के कारण पोत परिचालन बाधित होता है। इसलिए, वर्किंग दिशानिर्देशों के 5.3 के अनुसार, पीपीपी परिचालक तथा उपयोक्ता ने इस मुद्दे को हल कर लिया है क्योंकि विलंब वीपीटी के कारण नहीं हो रहा है।
(ख).	बर्थ किराया प्रभार की वसूली नहीं करने से संबंधित मौजूदा टिप्पणी सं. 4 को हटाने का प्रस्ताव करने के कारण यदि लौह अयस्क पोत ओबी1 में बर्थ किए जाते हैं और ओबी2 बर्थ पूर्व लौह अयस्क पोतों की वर्किंग के कारण लड़ाई शुरू नहीं करता पाता है इसे स्पष्ट करें।	चूंकि लौह अयस्क संयंत्र परिचालन पीपीपी परिचालक अर्थात् मै. ईवीटीएल के अधीन हैं और ओबी 1 और ओबी 2 में पोत उनकी आज्ञा पर एवं एजेंटों की आज्ञा पर बर्थ किए जाते हैं, इसलिए इस खंड को हटाने का प्रस्ताव किया गया है।
(ग).	पत्तन ने मौजूदा टिप्पणी सं. 5 (iii) में "उसी समय बाहर निकले पोत के निष्क्रिय बर्थ किराया प्रभार भी यदि निष्क्रिय बर्थ में स्थानांतरित किया जाता है, वरीयता प्राप्त करने वाले पोत द्वारा वहन किया जाएगा" शब्दावली शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। पत्तन प्रस्तावित समावेशन का औचित्य बताये। टिप्पणी में प्रस्तावित संवर्धन से अतिरिक्त राजस्व, यदि कोई हो, को प्रपत्र-3 में शामिल किया जाए।	प्रथम अवसर पर, यह स्पष्ट किया जाता है कि इस व्यवस्था (प्रस्तावित खंड) से कोई अतिरिक्त राजस्व सृजित नहीं होता है क्योंकि कुल बर्थ किराया जो पत्तन से उपार्जित होता है एकसमान रहता है भले ही यह बाहर जाने की वरीयता प्राप्त कर रहे पोत से संग्रहीत की गई हो अथवा बाहर जाने वाले पोत से संग्रहीत की गई हो। यह खंड विभिन्न बातचीत में ट्रेड की रायों के परिणामस्वरूप और बाहर जाने की वरीयता प्राप्त करने वाले पोत की मंशाओं के कारण बाहर किए गए पोत के किसी निष्क्रिय बर्थ में स्थानांतरण की कार्रवाई के कारण भी प्रस्तावित किया गया है। इस प्रकार, उपयुक्तता और औचित्यपूर्ण वाणिज्यिक परिचालन अधिरोपित करने के लिए, उक्त खंड का प्रस्ताव किया गया है।
(घ).	पत्तन ने नई टिप्पणी सं. 7 को शामिल करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन नई टिप्पणियां शामिल किए जाने का आधार और प्रपत्र 5 में शामिल नहीं किए जाने के कारण बताये। 7(क) में प्रस्तावित टिप्पणी ईक्यू 7 एचएमसी अनिवार्य बर्थ में बर्थ किए जाने वाले पोतों के लिए निम्नतर दर पर गैर-प्रचालन बर्थ किराया प्रभारों के लिए वसूली हेतु है। इसी तरह, 7(ख) निम्नतर दर पर गैर-क्रेन बर्थ किराया प्रभारों की वसूली प्रस्तावित करता है यदि जलयान क्रेन अथवा एचएमसी अथवा दोनों इस्तेमाल किए जाते हैं। पत्तन द्वारा ईक्यू 7 एचएमसी अनिवार्य बर्थ पर बर्थ किए जाने वाले पोतों के लिए निम्नतर बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाने का प्रस्ताव किए जाने के कारण। यह उचित हो सकता है जब कभी एचएमसी ईक्यू 7 बर्थ पर पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई जाती है, क्रेन बर्थ किराया प्रभार पत्तन द्वारा अतिरिक्त संसाधन तैनात किए जाने के समय से लागू किए गए हैं। प्रपत्र-3 में नई प्रस्तावित टिप्पणियों से राजस्व, यदि कोई हो, पर भी विचार किया जाए।	विभिन्न पत्तन कार्य समिति बैठकों में ट्रेड के अनुरोध पर और उस सिद्धांत पर जो ट्रेड वहन कर सकता है, यह मामला 28-11-2018 को हुई बोर्ड बैठक में रखा गया था और बोर्ड ने अपने संकल्प सं. 120/2018-19 (प्रतिलिपि प्रेषित) द्वारा निम्नलिखित अनुमोदित करने का संकल्प लिया था: 1). यदि ईक्यू-7 में बर्थ किया गया बल्क कार्गो पोत हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) नियुक्त करता है, और एचएमसी की खराबी अथवा किसी अन्य कारण से, यदि पोत ईएलएल घाट क्रेन (क्रेन) के उपयोग का सहारा लेता है तो "क्रेन बर्थ किराया" ईएलएल घाट क्रेन इस्तेमाल किए जाने के लिए कुल घंटे अथवा उसके भाग के लिए होगा और 2). ईक्यू-7 में बर्थ किए गए बल्क कार्गो पोतों के मामले में, यदि संपूर्ण कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए केवल जलयान क्रेन अथवा हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) अथवा दोनों नियुक्त किए जाते हैं, तो ईक्यू-7 में पोत के कुल विराम के लिए गैर-क्रेन बर्थ किराया प्रभार

		<p>वसूल किए जाएंगे।</p> <p>बोर्ड संकल्प के आधार पर और कार्गो को आकर्षित करने/बनाये रखने के लिए मौजूदा प्रतिस्पर्धी परिदृश्य के परिप्रेक्ष्य में ट्रेड की जरूरतों को संबोधित करने के लिए, उक्त खंड प्रस्तावित किया गया है।</p>
	(viii). 2.3.5 रोड स्टेड प्रभार:	
	(क). पत्तन ने रोड स्टेड प्रभारों के मौजूदा स्लैब ढांचे में प्रत्येक स्लैब की समयावधि में कटौती करने का प्रस्ताव किया है। उसके कारण बताये।	ट्रेड से अनुरोध प्राप्त होने के बाद समयावधि संशोधित कर 48 घंटे की गई है। प्रासंगिक पत्तन परिचालनों से अनुभव प्राप्त करने के बाद अन्य स्लैबों एवं दरों का प्रस्ताव किया गया है और तदनुसार पत्तन नीति के मामले के रूप में, परिचालन तथा गणनाओं, जोकि ट्रेड के लिए एकसमान हैं, को सुगम बनाने के लिए स्लैबों तथा दरों का प्रस्ताव किया गया है। ट्रेड से अनुरोध पर, केवल रोड्स पर लंबी प्रतीक्षा को हतोत्साहित करने के लिए, कम किए गए स्लैब घंटों पर बढ़ोतरी की स्लैब प्रणाली पर विधिवत् विचार करते हुए, 3 गुना रोड स्टेड प्रभारों को हटा दिया गया है।
	(ख). पत्तन ने मौजूदा टिप्पणी सं. (ख), (घ) और (च) को हटाने तथा नई टिप्पणियां सं. 2, 5, 6 एवं 10 का प्रस्ताव किया है। पत्तन रोड स्टेड प्रभारों से संबंधित टिप्पणियां शामिल हटाने/शामिल किए जाने का आधार बताये।	यह भी नोट किया जाए कि रोड स्टेड प्रभार अस्थायी राजस्व है और लंगरगाह में पोतों की लंबी प्रतीक्षा को हतोत्साहित करने और अर्जनों को सुरक्षित करने के लिए प्रस्ताव किया गया है। यह पोतों के लिए पार्किंग स्थल के रूप में प्रयुक्त किए जाने के कारण लंगरगाह शुल्क नहीं लगता है।
	(ix). 4.1. घाटशुल्क:	
	(क). क्र.सं. 15 के अधीन रसायनों की विभिन्न मदों के लिए घाटशुल्क दर प्रस्तावित करने का आधार स्पष्ट करें।	चूंकि टीएएमपी यथामूल्य दरों के साथ जाने का सुझाव दे रहा है, प्रति टन रसायनों के लिए घाटशुल्क यथामूल्य दर पर घाटशुल्क और प्रत्येक रसायन के टनभार पर विधिवत् विचार करते हुए परिगणित किया गया है। गणना पत्रक अनुलग्नक-4 द्वारा भेजा गया है।
	(ख). क्र.सं. 23 एवं 24 के अधीन मौजूदा एसओआर में निर्धारित अभियंत्रित लौह अयस्क/लौह अयस्क गुट्टिकाओं के प्रहस्तन के लिए घाटशुल्क दर को हटाने और अभियंत्रित प्रहस्तन द्वारा लौह अयस्क/गुट्टिकाओं का ब्रेकअप निर्धारित करने वाली मौजूदा टिप्पणी सं. 10 को हटाने का प्रस्ताव करने का कारण स्पष्ट करें।	लौह अयस्क/गुट्टिकाएं (अभियांत्रिक) पीपीपी परिचालक मै. ईवीपीटीएल जिसे टीएएमपी द्वारा अनुमोदित पृथक दरमान द्वारा मार्गदर्शित किया जाता है, द्वारा प्रहस्तित किए जा रहे हैं और इसलिए वर्तमान में ये दरें निरर्थक हैं और इसलिए क्र.सं. 23 एवं 24 पर उक्त दरें और मौजूदा एसओआर, 2016 की अंतर-जुड़ी टिप्पणी सं. 10 को प्रस्तावित एसओआर, 2019 से हटाया गया है।
	(ग). वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 8.2.1. में विनिर्दिष्ट किया गया है कि घाटशुल्क प्रभार प्रहस्तित कार्गो के भार अथवा मात्रा में से किसी एक के आधार पर प्रति इकाई आधार पर होगा। पैरा 18 (xxviii) (क) में पिछले प्रशुल्क आदेश में भी यथामूल्य दरों को चरणबद्ध तरीके से हटाना विनिर्दिष्ट किया गया है। वीपीटी को भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से तीन महीनों की अवधि के भीतर प्रति इकाई आधार पर रसायनों, मशीनरी, बिजली सामान, और समुद्री उत्पादों के मामले में घाटशुल्क निर्धारित करने के लिए सुविश्लेषित प्रस्ताव तैयार और दाखिल करने की सलाह दी गई थी। तथापि, इस संबंध में आज की तारीख तक वीपीटी द्वारा कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया गया है।	वीपीटी कुछ रसायनों के मामले में प्रति टन आधार पर घाटशुल्क दर परिगणित और प्रस्तावित करेगा क्योंकि रसायन एक ही प्रकार के घटक हैं। मशीनरी तथा बिजली सामान के मामले में, मूल्य, भार/मात्रा असामान्य हैं और भौतिक आकृति अथवा आकार पर निर्भर करते हुए, घटक की लागत का अनुमान नहीं लगाया जा सकता। मशीनरी तथा बिजली उत्पादों की लागत में उतार-चढ़ावों की बड़ी श्रृंखला होगी और इसलिए इन घटी-बढ़ी दरों का ध्यान रखना मुश्किल है यदि प्रति टन दर घाटशुल्क के रूप में निर्धारित की जाती है।
	उपर्युक्त स्थिति के आलोक में, पत्तन यथामूल्य आधार पर घाटशुल्क दर को जारी रखने की बजाय क्र.सं. 15 के अधीन अन्य रसायनों के लिए, क्र.सं. 19 के अधीन बिजली सामान, क्र.सं. 28 के अधीन मशीनरी और क्र.सं. 42 के अधीन समुद्री उत्पादों के लिए विशेष घाटशुल्क दर का प्रस्ताव करे।	
	(घ). वीपीटी के अनुरोध के आधार पर, प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/9/2016-वीपीटी दिनांक 17 सितंबर 2016 द्वारा "100 प्रतिशत ईओयू के लिए लाया गया माल और" शब्दावली को हटाते हुए खंड-4 अनुसूची 4.1 घाटशुल्क के अधीन टिप्पणी 9 में संशोधित अनुमोदित किया था। वीपीटी ने प्रस्तावित एसओआर में उक्त संशोधन को शामिल नहीं किया था। वीपीटी प्राधिकरण के आदेश दिनांक 17 सितंबर 2016 में आने के लिए प्रस्तावित टिप्पणी 9 संशोधित करे।	इसे एसओआर में शामिल किया गया है।
	(x). 4.6.2. (ख) टिप्पणी सं. (6) घाट से नहीं हटाये गए कार्गो पर	ट्रेड ने मौजूदा घाट विलंबशुल्क दरों/शर्तों को संशोधित करने के

<p>विलंबशुल्क प्रभार:</p> <p>वीपीटी ने उपर्युक्त मद पर विलंबशुल्क प्रभार में कटौती का प्रस्ताव किया था और तालिका के नीचे नई टिप्पणी सं. 3 शामिल करने के लिए भी प्रस्ताव किया था जिसमें कहा गया है कि घाट विलंबशुल्क स्लैब दरों के अनुसार बर्थवार वसूल किया जाएगा, बिना इस बात पर ध्यान दिए कि पोत का स्थानांतरण पत्तन द्वारा अथवा एजेंट के अनुरोध में से किसी द्वारा किया गया हो। वीपीटी मौजूदा दर में कटौती प्रस्तावित करने और प्रस्तावित नई टिप्पणी सं. 3 को शामिल करने के कारण बतायें।</p>	<p>लिए पत्तन कार्य समिति बैठक और अन्य बैठकों में अनुरोध किया था और तदनुसार मामले की जांच की गई है और बोर्ड के सामने इसकी दिनांक 28-11-2018 को हुई बैठक में संकल्प सं. 109/2018-19 द्वारा पेश किया गया था, बोर्ड ने निम्नलिखित संकल्प लिया था:</p> <p>घाट से नहीं हटाये गए कार्गो पर विलंबशुल्क</p> <p>पोत/नौभरण से पोत/बार्ज तक उतराई के पूरा होने के बाद पत्तन में किसी बर्थ से नहीं हटाये गए कार्गो पर विलंबशुल्क वसूल किया जाएगा।</p> <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>राशि</th></tr><tr><td>i..</td><td>प्रथम 5 घंटों के लिए</td><td>निःशुल्क</td></tr><tr><td>ii.</td><td>6वें से 10वां घंटा</td><td>निःशुल्क – निःशुल्क समय को 6वें घंटे से 10वें घंटे तक अथवा अनुवर्ती पोतों की बर्थिंग, जो भी पहले हो, तक सीमित करने के अधीन। उसके बाद, रु. 5000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग इस स्लैब में वसूल किया जाएगा।</td></tr><tr><td>iii.</td><td>11वें से 15वां घंटा</td><td>रु. 5000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग</td></tr><tr><td>iv.</td><td>16वें से 20वां घंटा</td><td>रु. 10000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग</td></tr><tr><td>v</td><td>21वें घंटे से आगे</td><td>रु. 25000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग</td></tr></table> <p>उसके बाद, प्रस्तावित दरों और शर्तों को परिचालनात्मक पहलुओं तथा जमीनी शर्तों के मद्देनजर नीतिगत मामला बनाया गया है। (उपर्युक्त दरें बिना सूचकांकन के हैं) अब सूचकांकन के बाद, प्रशुल्क एसओआर प्रस्ताव में प्रस्तावित किया गया है।</p>	क्र.सं.	विवरण	राशि	i..	प्रथम 5 घंटों के लिए	निःशुल्क	ii.	6वें से 10वां घंटा	निःशुल्क – निःशुल्क समय को 6वें घंटे से 10वें घंटे तक अथवा अनुवर्ती पोतों की बर्थिंग, जो भी पहले हो, तक सीमित करने के अधीन। उसके बाद, रु. 5000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग इस स्लैब में वसूल किया जाएगा।	iii.	11वें से 15वां घंटा	रु. 5000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	iv.	16वें से 20वां घंटा	रु. 10000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	v	21वें घंटे से आगे	रु. 25000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग
क्र.सं.	विवरण	राशि																	
i..	प्रथम 5 घंटों के लिए	निःशुल्क																	
ii.	6वें से 10वां घंटा	निःशुल्क – निःशुल्क समय को 6वें घंटे से 10वें घंटे तक अथवा अनुवर्ती पोतों की बर्थिंग, जो भी पहले हो, तक सीमित करने के अधीन। उसके बाद, रु. 5000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग इस स्लैब में वसूल किया जाएगा।																	
iii.	11वें से 15वां घंटा	रु. 5000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग																	
iv.	16वें से 20वां घंटा	रु. 10000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग																	
v	21वें घंटे से आगे	रु. 25000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग																	
<p>(xi). 4.6.3. कंटेनर पर भंडारण प्रभार:</p> <p>मौजूदा टिप्पणी सं. (4) में विनिर्दिष्ट किया गया है कि यदि परिचालन क्षेत्र उपयोक्ताओं को किराये पर पट्टे पर दिया जाता है तो कंटेनर पर भंडारण प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा। यह वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 8.7 के अनुसार है। मौजूदा टिप्पणी को संशोधित कर “उपयोक्ताओं को किराये पर पट्टे पर दिया गया क्षेत्र” से “उपयोक्ताओं को लाइसेंस शर्तों पर क्षेत्र को आबंटित किया गया है” किया जाए जोकि वर्किंग दिशानिर्देश खंड के अनुसार नहीं पाया गया है। प्रस्तावित संशोधन के लिए कारण और आधार स्पष्ट करें।</p>	<p>परिचालनात्मक क्षेत्र टीएएमपी अनुमोदित दरमान द्वारा विनिर्दिष्ट लाइसेंस शुल्क लागू करते हुए कार्गो स्टेकिंग प्रयोजनों के लिए लाइसेंस शर्तों पर दिया गया है। “पट्टा” दरों की अनुसूची में विनिर्दिष्ट प्रशुल्क द्वारा शासित किया जाता है। कंटेनरों के मामले में, भंडारण प्रभार खंड 4.6.3 के अधीन विनिर्दिष्ट किए गए हैं। यदि ऐसे कंटेनरों को लाइसेंसशुदा क्षेत्र में चट्टा लगाने की अनुमति दी जाती है तो खंड 4.6.3 की टिप्पणी 4 के अनुसार उन्हें दोबारा भंडारण प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी क्योंकि वे लाइसेंसशुदा क्षेत्र में स्टेक किए जा रहे हैं जिसके लिए वीपीटी दरमान के अनुसार लाइसेंस शुल्क पहले ही संग्रहीत किया गया है।</p>																		
<p>(xii). 5.1.3. निजी परिचालकों द्वारा संस्थापित हारबर मोबाइल क्रेनों के उपयोग के लिए प्रभार:</p> <p>वीपीटी ने निजी परिचालकों द्वारा संस्थापित एचएमसी के उपयोग के लिए दर निर्धारित करने वाली टिप्पणियों के साथ मौजूदा अनुसूची 5.1.3 को हटाने का प्रस्ताव किया है। मौजूदा एसओआर से प्रस्तावित हटाये जाने के कारण स्पष्ट करें। पत्तन यह भी स्पष्ट करे कि प्रस्तावित हटाये जाने के मद्देनजर</p>	<p>खंड 5.1.3 अब निरर्थक है, क्योंकि वर्तमान एचएमसी निविदा प्रणाली के माध्यम से “राजस्व हिस्सेदारी” आधार पर निजी प्लेयरों द्वारा नियुक्त किए जा रहे हैं जिसके लिए टीएएमपी द्वारा पृथक दरें निर्धारित की गई हैं।</p>																		

	एचएमसी के लिए क्या प्रभार लागू किए जाएंगे और प्रस्तावित हटाये जाने के मद्देनजर कौन एचएमसी सेवाएं उपलब्ध करवायेगा।	
	(Xiii). 5.5. इलैक्ट्रिकल क्रेन प्रभार (अन्य उपयोग जैसे बाजों से/को कार्गो प्रहस्तन, गैर-कार्गो परिचालन के लिए) जब बर्थ किराये क अधीन वसूल नहीं किए जाते हैं: वीपीटी 10 और 15 टन बिजली घाट क्रेन के लिए मौजूदा एसओआर में निर्धारित प्रशुल्क को हटाने के प्रस्ताव के कारण बताये।	10 और 15 टन बिजली घाट क्रेन वीपीटी में मौजूद नहीं हैं, इसलिए, हटाया गया है।
	(xiv). प्राधिकरण ने सभी महापत्तन न्यासों के लिए समय-समय पर सामान्य अंगीकरण आदेश पारित किए हैं और वीपीटी सहित सभी महापत्तन न्यासों से अनुरोध किया गया था कि एसओआर में उपयुक्त टिप्पणियां शामिल करें। तथापि, वीपीटी ने निम्नलिखित सामान्य अंगीकरण आदेशों के अनुसार प्रस्तावित एसओआर में उपयुक्त टिप्पणियां शामिल नहीं की हैं:-	
	(क). (i). पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली और पोत संबंधित प्रभारों तथा रियायती तटीय दर की वसूली के लिए मानदंड के लिए निर्धारित प्रावधान से संबंधित सामान्य अंगीकरण आदेश सं. टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर 2015 में संशोधन आदेश सं. टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 10 जून 2016।	सामान्य निबंधन एवं शर्तों 1.2 (ii) क (ii) और 1.2 (iii) (ii) के अधीन प्रासंगिक टिप्पणियां शामिल की गई हैं।
	(ii). केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर एवं सीमाशुल्क बोर्ड, राजस्व विभाग, वित्त मंत्रालय द्वारा जारी अधिसूचना सं. 38/2018-सीमाशुल्क (एन.टी.) दिनांक 11 मई 2018 के अनुसार श्रीलंका अथवा बंगलादेश के क्षेत्रीय जलमार्गों के माध्यम से एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन जाने वाले जलयानों तथा कार्गो के लिए रियायती तटीय प्रशुल्क हेतु निर्धारित प्रावधान से संबंधित सामान्य अंगीकरण आदेश सं. टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर 2015 में संशोधन आदेश सं. टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 25 सितंबर 2018।	सामान्य निबंधन एवं शर्तों 1.2 xxiv क एवं ख के अधीन प्रासंगिक टिप्पणियां शामिल की गई हैं।
	(ख). आरओ-आरओ जलयानों के माध्यम से तटीय परिवहन के लिए पोत संबंधित प्रभारों और कार्गो संबंधित प्रभारों पर 20 सितंबर 2016 से दो वर्षों के लिए 80 प्रतिशत छूट उपलब्ध करवाने से संबंधित आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामा. दिनांक 25 अक्टूबर 2016।	आरओ-आरओ पोतों के संबंध में टीएमपी आदेश 20 सितंबर 2016 से 2 वर्षों के लिए वैध है। अन्य शब्दों में, यह 20 सितंबर 2018 तक वैध है। इस संबंध में आगे कोई और आदेश प्राप्त नहीं हुए और इसलिए एसओआर में शामिल नहीं किया गया था।
	पत्तन इन सामान्य आदेशों/पत्रों में विनिर्दिष्ट प्रावधान शामिल करे।	
	(xv). प्राधिकरण ने सभी महापत्तन न्यासों और वहां पर परिचालन कर रहे बीओटी परिचालकों के दरमानों में दिल्ली-मुंबई इंडस्ट्रियल कॉरीडोर डेवलपमेंट कारपोरेशन (डीएमआईडीसी) द्वारा प्रदान की जाने वाली लॉजिस्टिक डाटा बैंक सेवा के लिए कंटेनरों पर अनिवार्य उपयोक्ता प्रभार (एमयूसी) की वसूली के लिए प्रावधान शामिल करते हुए सामान्य आदेश के रूप में आदेश सं. टीएमपी/46/2018-एमयूसी दिनांक 8 जून 2018 पारित किया था। इस संबंध में, यह कहना है कि अनुमोदित दर की वैधता 31 मार्च 2019 तक है। डीएमआईडीसी ने हाल ही में इसकी वैधता के बाद अनिवार्य उपयोक्ता प्रभारों के संशोधन के लिए प्रस्ताव दाखिल किया है जिसपर अलग से कार्यवाही की जा रही है। डीएमआईडीसी मामले में जैसे और जब अनुमोदित दर वीपीटी पर भी लागू की जाएगी। कृपया पत्तन इसे नोट करे।	एसओआर में 4.7.2 पर प्रासंगिक टिप्पणी की गई है।
6.	कार्यनिष्पादन मानक:	
	(i). प्रशुल्क नीति, 2018 का खंड 3.1 पत्तन से अपेक्षा करता है कि केवल औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट के अनुसार कार्गो संबंधित सेवा के लिए कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव करे। यह जरूरी नहीं है कि कार्गो-वार जलयान बर्थ दिवस आउटपुट प्रतिबद्ध किया जाए। अतः, पत्तन प्रशुल्क नीति, 2018 के अनुसार आने के लिए प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों को संशोधित करे। पत्तन यह सुनिश्चित करे कि उत्तम कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित किए जाएं।	टीएमपी द्वारा यथा सुझाया गया घटक समूह शामिल किया जा सकता है, तथापि, वीपीटी ने कार्गो की विशिष्ट सघनता जैसी कार्गो विशेषताओं पर विचार किया है, ओएसबीडी जो घटक के आधार पर भिन्न हो सकता है। बल्क कार्गो की घटक बास्केट में विविध कार्गो शामिल है। वैसे एक समूह में घटक का समूहन सही ओएसबीडी का प्रतिनिधित्व नहीं कर सकता और इसलिए विभिन्न कार्गो के लिए विशिष्ट घटक ओएसबीडी मानदंड निर्धारित किए गए हैं। इसलिए, इसे अधिसूचित किया जाए।
	(ii). पत्तन वर्ष 2017-18 में अर्जित वास्तविक कार्यनिष्पादन मानदंडों	पिछले पांच वर्षों अर्थात् 2014 से 2018 (केलेंडर वर्ष) की कार्गो-वार

के संदर्भ में कार्यों संबंधित सेवा और पोट संबंधित सेवाओं के लिए प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों का आधार बताये।	औसत उपलब्धि परिगणित की गई है। इस प्रकार परिगणित औसत ओएसबीडी को प्रपत्र-6 में कार्यनिष्पादन मानकों के रूप में प्रस्तावित किया गया है।
--	--

9.1. अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजते समय, वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 16 अगस्त 2019 द्वारा एआरआर का संशोधित परिकलन, संशोधित प्रस्तावित मसौदा एसओआर, प्रस्तावित प्रशुल्क तथा शर्तों के सापेक्ष मौजूदा एसओआर तथा शर्तों की तुलना और प्रस्तावित दर पर राजस्व का संशोधित अनुमानन भी भेजा गया था। वीपीटी द्वारा प्रेषित संशोधित एआरआर परिकलन की सार स्थिति नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वाई 1 (2015-16)	वाई 2 (2016-17)	वाई 3 (2017-18)
(1).	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			
(i).	परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	36,801.85	34,341.24	35,049.76
(ii).	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	18,366.92	18,822.81	19,119.98
(iii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	67,207.42	46,325.52	39,615.77
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)	1,22,376.19	99,489.58	93,785.51
(2).	घटायें समायोजन:			
(i).	संपदा संबंधित व्यय			
	(क). परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	4,474.87	4,617.13	4,773.32
	(ख). प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	3,862.21	3,542.06	3,936.58
	(ग). आर्बिट्रि एफएमई	3,179.13	4,010.46	4,081.79
	उपजोड़ 2 (i)=[(क)+(ख)+(ग)]	11,516.21	12,169.64	12,791.69
(ii).	ऋणों पर ब्याज			
	सरकार से ऋण	422.21	464.14	449.77
	अन्य पर ब्याज	2.61	4.08	0.00
		424.82	468.22	449.77
(iii).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान की बकाया राशियां, अनुग्रह भुगतान की बकाया राशियां आदि का 2/3वां (प्रत्येक मद की हमारी सूची)			
	(क). मजदूरी बकाया	0.00	0.00	0.00
	(ख). पेंशन बकाया	1,501.22	0.00	0.00
	(ग). वी.आर. योजना अनुग्रह भुगतान	262.44	2,989.78	468.79
	उपजोड़ 2 (iii) = [(क)+(ख)+(ग)]	1,763.66	2,989.78	468.79
(iv).	पेंशन निधि में अंशदान का 2/3वां	26,971.33	11,430.31	6,666.67
	सेवानिवृत्ति उपदानों में अंशदान का 2/3वां	1,180.17	0.00	1,068.65
		28,151.51	11,430.31	7,735.32
(v).	परिचालन व्ययों के 25 प्रतिशत के अलावा प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय (संपदा व्ययों के सिवाय)	5,693.44	6,686.08	6,770.88
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित पड़ोसी बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय।			
	(क). परिचालन व्यय	--	--	--
	(ख). मूल्यहास	--	--	--
	(ग). प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	--	--	--

क्र.सं.	विवरण	वाई 1 (2015-16)	वाई 2 (2016-17)	वाई 3 (2017-18)
	(घ). आबंटित एफएमई	--	--	--
	उपजोड़ 2 (vi) = [(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	0.00	0.00	0.00
	2 का जोड़ = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	47,549.63	33,744.04	28,216.44
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3 = 1-2)	74,826.56	65,745.54	65,569.07
(4).	क्र.सं. 3 = [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3 के औसत व्यय	69,214.13		
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i). 31.03.2018 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			1,41,506.31
	(ii). जोड़ें: 31.03.2018 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			57,657.26
	(iii). घटाये: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.03.2018 के अनुसार संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य			23,590.78
	(iv). घटाये: लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य।			2,912.89
	(v). घटाये: पड़ोसी बर्थों के लिए सुविचारित किए जाने के लिए प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 के अनुसार अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।			0.00
	(vi). जोड़ें: वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी			
	(क). मालसूची			1,022.73
	(ख). विविध देनदार			3,736.12
	(ग). नकदी			5,115.69
	(घ). (क)+(ख)+(ग) का जोड़			9,874.54
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]			1,82,534.45
(6).	क्र.सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ			29,205.51
(7).	31 मार्च 2018 के अनुसार वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+ (6)]			98,419.64
(8).	वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् @ 3.45% (*1.0345)			1,01,815.12
(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)			1,01,815.12
(10).	उपर्युक्त क्र.सं. 9 पर अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित एसओआर पर राजस्व अनुमानन			87,604.14

टिप्पणी : उपर्युक्त 2(iii)(ग) के संदर्भ में, उपर्युक्त कटौती वी.आर. योजना तथा अनुग्रह भुगतान के कारण कटौती की गई है जबकि यह मजदूरी संशोधन के कारण नहीं हुआ है।

9.2. प्रपत्र-6 में प्रस्तावित संशोधित कार्यनिष्पादन मानक निम्नलिखित हैं:-

क्र.सं.	कार्यनिष्पादन मानक	मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित	संशोधित प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक (टनों में) (पिछले पांच वर्षों 2014-2018 की औसत)
---------	--------------------	--------------------------------	---

क्र.सं.	कार्यनिष्पादन मानदंड	मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित	संशोधित प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक (टनों में) (पिछले पांच वर्षों 2014-2018 की औसत)
(1)	कार्गो संबंधित सेवाएं		
	(i). कोकिंग कोयला (कन्चे)	7,650	7,891
	(ii). स्टीम कोयला (कन्चे)	6,200	7,175
	(iii). ताप कोयला	16,400	16,774
	(iv). उर्वरक (कच्चा माल)		
	(क). उर्वरक (अभि.)	3,795	3,803
	(ख). सल्फर (अभि.)	2,675	3,124
	(ग). रॉक फास्फेट (अभि.)	5,550	5,627
	(घ). उर्वरक (कन्चे.)	5,150	6,366
	(ङ). सल्फर (कन्चे.)	3,725	4,466
	(च). रॉक फास्फेट (कन्चे)	4,625	4,604
	(v). पीओएल		
	(क). निर्यात पीओएल – आईएच	6,500	6,338
	(ख). आईएमपी पीओएल-आईएच	5,025	5,263
	(ग). एलपीजी	9,650	10,517
	(घ). क्रूड ऑयल आईएमपी	62,325	70,883
	(ङ). पोतांतरण क्रूड ऑयल (मदर+डॉक्टर)	27,870	24,517
	(च). पोतांतरण पीओएल (मदर + डॉक्टर)	9,050	21,307
	(छ). आयात पीओएल – ओएच	12,625	12,765
(2)	पोत संबंधित सेवाएं		
(क)	पोत का औसत वापिसी समय (दिन)	5.37	4.14
(ख)	पोत का औसत पूर्व-बर्थिंग समय (दिन)	2.30	1.36

10. तत्पश्चात, वीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 16 नवंबर 2019 द्वारा घाटशुल्क यातायात, एचएमसी, सीएचडी, लेवी, रोड स्टेड प्रभारों पर निम्नलिखित सूचना प्रस्तुत की थी:

(i). **2017-18 में वीपीटी द्वारा प्रहस्तित यातायात के साथ जुड़े घाटशुल्क पर राजस्व अनुमानन:**

एसओआर के सामान्य संशोधन प्रयोजन के लिए अनुमानित राजस्व पर पहुंचने के लिए, 2017-18 के राजस्व पर विचार किया गया है। वर्ष 2017-18 के लिए, वीपीटी द्वारा प्रहस्तित यातायात 63.53 मिलियन टन है, जिसमें से सिर्फ वीपीटी यातायात 31.02 मिलियन टन और बीओटी यातायात 32.51 मिलियन टन है। तदनुसार, 31.02 मिलियन टन के लिए वीपीटी एसओआर के सामान्य संशोधन में यथा प्रस्तावित रु. 176.03 करोड़ के घाटशुल्क राजस्व के अनुमान पर पहुंचा है।

(ii). **खंड 5.1.3. प्रस्तावित एसओआर में निजी परिचालकों द्वारा संस्थापित हारबर मोबाइल क्रेनों के उपयोग के लिए प्रभार को हटाना:**

खंड 5.1.3. – निजी परिचालक 3 द्वारा संस्थापित हारबर मोबाइल क्रेन के उपयोग के लिए प्रभार अब निरर्थक है और इसलिए एसओआर के प्रस्तावित सामान्य संशोधन में खंड 5.1.3 को हटाया गया है। पहले वीपीटी द्वारा किराया प्रभार आधार पर एचएमसी प्रदाता के माध्यम से 2 सं. एचएमसी तैनात किए गए थे जहां वीपीटी उपयोक्ताओं से प्रभार संग्रहीत करता है और एचएमसी प्रदाता को किराया प्रभारों की अदायगी करता है। उक्त अनुबंध पूरा हो गया था और मौजूदा क्रेन राजस्व हिस्सेदारी आधार पर तैनात की गई थीं जिसके लिए टीएमपी ने संदर्भ प्रशुल्क के अधीन पत्र सं. टीएमपी/21/2015-वीपीटी दिनांक 15.5.2015 द्वारा अनुमोदन संग्रहित की थी। इसलिए, 5.1.3 का मौजूदा खंड निरर्थक हो चुका है और इसलिए प्रस्तावित एसओआर में हटा दिया गया है।

(iii). **4.7.4.1. समय दर मजदूरी की लेवी:** टीएमपी के आदेश सं. टीएमपी/9/2016-वीपीटी दिनांक 17-09-2016 में 5.1(ii) के अनुसार प्रस्तावित एसओआर में अनुसूची 4.7.4.1 के बिल्कुल नीचे मौजूदा टिप्पणी को हटा दिया गया है।

(iv). **रोड स्टेड प्रभार:**

रोड स्टेड प्रभारों में शर्तों में बदलाव के संबंध में, यह कहना है कि परिचालनात्मक अपेक्षाओं के आधार पर और पत्तन परिचालन से प्राप्त अनुभव द्वारा परिवर्तनों का प्रस्ताव किया गया था और इसलिए एक सामान्य औचित्य नीचे दिया गया है:

“समय अवधि को ट्रेड से अनुरोध प्राप्त होने के बाद 48 घंटे रूप में संशोधित किया गया है। अन्य स्लैब और दरें प्रासंगिक पत्तन परिचालनों से अनुभव प्राप्त करने के बाद प्रस्तावित की गई हैं और तदनुसार परिचालनों तथा गणनाओं, जोकि ट्रेड के लिए एकसमान है, को सुगम बनाने के लिए स्लैबों तथा दरों का पत्तन नीति के मामले के रूप में प्रस्ताव किया गया है। रोड स्टेड प्रभारों की दर में विधिवत् वृद्धि करते हुए और स्लैब कम करते हुए ट्रेड से प्राप्त अनुरोध पर 3 गुना रोड स्टेड प्रभारों को हटा दिया गया है। यह भी नोट किया जाए कि रोड स्टेड प्रभार फ्लोटिंग राजस्व है और लंगरगाह में पोतों की लंबी प्रतीक्षा को हतोत्साहित करने तथा अर्जन को सुरक्षित करने के लिए प्रस्ताव किया गया है। पोतों के लिए पार्किंग स्थल के रूप में उपयोग किए जाने के कारण लंगरगाह शुल्क से बचता है।”

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों तथा संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाये जाएंगे।

12. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:—

(i). विशाखापत्तन पत्तन न्यास (वीपीटी) का दरमान (एसओआर) पिछली बार इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/9/2016-वीपीटी दिनांक 21 जून 2016 द्वारा संशोधित किया गया था। आदेश दिनांक 21 जून 2016 द्वारा अनुमोदित वीपीटी के एसओआर की वैधता 31 मार्च 2019 को समाप्त हो गई थी। वीपीटी के उक्त मौजूदा एसओआर की वैधता पिछली बार 31 दिसंबर 2019 तक विस्तारित की गई थी और हमारे पत्र दिनांक 16 सितंबर 2019 द्वारा वीपीटी को सूचित किया गया था। वीपीटी ने प्रशुल्क नीति, 2018 और 03 फरवरी 2019 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित प्रशुल्क नीति, 2018 को कार्यान्वित करने के लिए वर्किंग दिशानिर्देश के अधीन अपने एसओआर के सामान्य संशोधन के लिए अपने पत्र दिनांक 03 अप्रैल 2019 द्वारा अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। नियमित अनुसरण के बाद, पत्तन ने हमारे द्वारा मांगी गई अपेक्षित सूचना/स्पष्टीकरण संशोधित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर), मसौदा एसओआर, राजस्व के संशोधित अनुमान तथा संशोधित कार्यनिष्पादन मानक अपने पत्र दिनांक 16 अगस्त 2019 और अनुवर्ती ईमेल दिनांक 16 नवंबर 2019 द्वारा भेजी थी। वीपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 16 अगस्त 2019 और अनुवर्ती ईमेल दिनांक 16 नवंबर 2019 द्वारा दाखिल किया गया अंतिम संशोधित प्रस्ताव मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के साथ इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(ii). प्रशुल्क नीति, 2018 का खंड 2.1 प्रत्येक महापत्तन न्यास (एमपीटी) से एआरआर का मूल्यांकन करने अपेक्षा करता है जोकि इस प्राधिकरण द्वारा जारी वर्किंग दिशानिर्देशों और प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.2 में यथा निर्धारित कुछ असमावेशनों जमा प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार/लागत लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित 31 मार्च वाई3 के अनुसार प्राप्त कंपिटल प्रगतिधीन कार्य सहित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ के अधीन तीन वर्षों (वाई1), (वाई2) और (वाई3) के अंतिम लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार वास्तविक व्यय के जोड़ का औसत है।

वीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित वर्किंग दिशानिर्देशों और प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.1 का अनुसरण करते हुए तीन वर्षों अर्थात् 2015-16 (वाई1), 2016-17 (वाई2) और 2017-18 (वाई3) के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के आधार पर एआरआर का मूल्यांकन किया है और एआरआर को प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है। वीपीटी ने वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के लिए औसत वार्षिक व्ययों पर पहुंचने के लिए एआरआर परिकलन में अस्वीकार्य व्ययों को शामिल नहीं किया है। प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित वीपीटी द्वारा अनुमानित एआरआर सही पाया गया है और इसलिए निम्नलिखित अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए कारणों से संशोधनों के सिवाय विचार किया गया है।

(क). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.2 (iii) के अनुसार, अधिवर्षिता निधियों (पेंशन निधि, उपदान निधि और छुट्टी नकदीकरण निधि) में अंशदान का 1/3वां एआरआर परिकलन में विचार किए जाने की जरूरत है जिसका अर्थ है एआरआर परिकलन में 2/3वां अलग रखा जाए।

(i). वर्ष 2015-16 के लिए वीपीटी के लेखापरीक्षित वार्षिक लेख वर्ष 2015-16 के लेखों पर टिप्पणियों की टिप्पणी सं. 13 पर रु. 3.75 करोड़ की छुट्टी नकदीकरण निधियां बताता है। इसपर विचार करने के लिए वीपीटी से अनुरोध किए जाने के बावजूद, वीपीटी ने यह कहते हुए इसे प्रपत्र 1 में शामिल नहीं किया है कि यह न केवल अधिवर्षिता के कारण है, अपितु सेवा में रहते हुए भी कर्मचारी अर्जित छुट्टी के नकदीकरण के लिए पात्र होते हैं और वीपीटी उन सभी कर्मचारियों को नियमित रूप से इन भुगतानों का संवितरण करता है जो छुट्टी नकदीकरण के लिए आवेदन करता है और इसलिए यह अधिवर्षिता निधि नहीं है और वीपीटी द्वारा एआरआर में कोई असमावेशन नहीं किया गया है।

उत्तर के पहले भाग में, पत्तन ने स्वीकार किया है कि छुट्टी नकदीकरण अधिवर्षिता एवं आवेदन करने वाले सेवारत कर्मचारियों को संवितरण के कारण है। पत्तन द्वारा अधिवर्षिता और सेवारत कर्मचारियों के कारण छुट्टी नकदीकरण का पृथक्करण नहीं भेजने के कारण और यह भी स्वीकार करते हुए कि इस मद को अन्य महापत्तन न्यासों के एआरआर परिकलन में लिया गया है, वर्ष 2015-16 में प्रतिवेदित इस मद के 1/3वें पर विचार किया गया है। हमारे द्वारा तैयार किए गए एआरआर से संबंधित संशोधित लागत विवरण में, वर्ष 2015-16 में वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित रु. 3.75 करोड़ की सम्पूर्ण छुट्टी नकदीकरण निधियां तदनुसारी वर्ष

के व्ययों तथा औसत व्ययों की गणना में अलग रखे गए हैं, रु. 3.75 करोड़ के 1/3वें अर्थात् रु. 1.25 करोड़ को लिया गया है। यह कार्यपद्धति पूरी तरह से एकमुश्त व्ययों के 2/3वें के असमावेशन में वर्किंग दिशानिर्देशों के अनुसार पाई गई है। किसी भी स्थिति में, वीपीटी के प्रस्ताव पर इसका कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा क्योंकि एआरआर का बड़ा अंतर वीपीटी द्वारा अनाच्छादित रह गया है।

यही समायोजन पेंशन बकायों के मामले में भी किया गया है जोकि एक वर्ष अर्थात् 2015-16 में रु. 2,251.82 लाख बताया गया है क्योंकि वीपीटी द्वारा किया गया समायोजन व्यय के 2/3वें के असमावेशन का पूर्णतः परिणाम नहीं है। यह अन्य महापत्तन न्यासों एवं एआरआर परिकलन में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है।

- (ii). वर्ष 2015-16 और 2017-18 के लिए वीपीटी के वार्षिक लेखे क्रमशः रु. 17.70 करोड़ और रु. 16.03 करोड़ का सेवानिवृत्ति उपदान प्रतिवेदित करता है। वर्किंग दिशानिर्देश, 2018 के साथ संलग्न प्रपत्र-1 के नीचे टिप्पणी सं. 2 (ii) के अनुसार, यदि अधिवर्षिता निधियों के 2/3वें के असमावेशन के लिए आंकड़े तीन वर्षों में से दो वर्षों के लिए प्रतिवेदित किए जाते हैं, तो दो वर्षों की औसत औसत व्यय परिकलन करने के समय अंतिम रूप से ली जाएगी। पत्तन ने सेवानिवृत्ति उपदान के 2/3वें अर्थात् वर्ष 2015-16 में रु. 11.80 करोड़ और वर्ष 2017-18 में रु. 10.69 करोड़ को असमावेशित किया है और औसत व्ययों में रु. 7.51 करोड़ जोड़े गए हैं। वीपीटी द्वारा किया गया समायोजन इस व्यय के 2/3वें के परिणामस्वरूप अथवा अन्य शब्दों में एआरआर परिकलन में 1/3वें को लेते हुए नहीं है। वीपीटी द्वारा दिया गया संयवहार उक्त टिप्पणी के अनुसार नहीं है।

ऐसी स्थिति में, हमारे द्वारा तैयार किए गए एआरआर से संबंधित संशोधित लागत विवरण में, वर्ष 2015-16 और 2017-18 के लिए क्रमशः रु. 17.70 करोड़ और रु. 16.03 करोड़ की सेवानिवृत्ति उपदान की संपूर्ण राशि को उक्त दो वर्षों के लिए कुल व्ययों से अलग रखा गया है। औसत व्ययों की गणना में, सेवानिवृत्ति उपदान के 1/3वें की औसत गणना रु. 5.62 करोड़ को लिया गया है। यह कार्यपद्धति आखिरकार एकमुश्त व्ययों के 2/3वें के असमावेशन के परिणामस्वरूप है जोकि वर्किंग दिशानिर्देशों के अनुसार पाया गया है।

- (ख). इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.2 (v) के अनुसार, पड़ोसी बर्थों के लिए सभी प्रासंगिक व्ययों को एआरआर के परिकलन से अलग किया जाना है।

वीपीटी ने पड़ोसी बर्थ के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रासंगिक व्ययों के लिए शून्य असमावेशन दर्शाया है क्योंकि पड़ोसी बर्थ के विकास पर कोई परिचालन व्यय नहीं है। एआरआर परिकलन में वीपीटी द्वारा प्रेषित इस सूचना पर विश्वास किया गया है।

- (ग). पत्तन रेलवे सेवाओं के लिए प्रशुल्क इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित नहीं किया गया है, यह रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित किया जाता है। प्रथम दृष्टया, लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार, वीपीटी में रेलवे गतिविधि अधिशेष (अर्थात् रेलवे परिचालन व्यय से रेलवे आय की अधिकता) में है। इसलिए, वीपीटी से अनुरोध किया गया था कि एआरआर के परिकलन में कुल व्यय से रु. 8111.43 के औसत रेलवे गणनाओं (व्ययों) को असमावेशित किया जाए। तथापि, वीपीटी ने कहा है कि वीपीटी की रेलवे गतिविधि लगातार घाटे में है। पत्तन ने पत्तन प्रशासनिक रिपोर्ट के हिस्से वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 के रेलवे प्रोफार्मा लेखा के अनुलग्नक-41 का उल्लेख किया है जोकि वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लिए क्रमशः रु. 81.45 करोड़, रु. 78.03 करोड़ और रु. 32.73 करोड़ का निवल घाटा दर्शाता है। इसलिए, वीपीटी ने एआरआर के परिकलन में कुल व्यय में रेलवे गतिविधि व्ययों पर विचार किया है और इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि दिशानिर्देशों के अनुसार रेलवे से संबंधित व्ययों की अनुमति दी जाए।

वीपीटी द्वारा उल्लिखित उक्त रेलवे प्रोफार्मा लेखा का अवलोकन करने पर, यह देखा गया है कि, रेलवे व्ययों (परिचालन) के अलावा, रेलवे गतिविधि में प्रभाजित प्रबंधन, सामान्य तथा प्रशासनिक उपरिव्यय (एमजीएओ), मूल्यहास, संपदा कर और सेवानिवृत्ति लाभ आदि भी यहां पर लिए गए हैं और इसलिए रेलवे गतिविधि में हानि है। अन्यथा, परिचालन स्तर पर रेलवे गतिविधि अधिशेष में है।

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अन्य महापत्तन न्यासों में, यदि रेलवे आय परिचालन रेलवे व्यय से अधिक होती है तो संपूर्ण रेलवे व्यय को इस कारण एआरआर परिकलन में शामिल नहीं किया गया है कि रेलवे आय रेलवे व्ययों को पूरा करने के लिए पर्याप्त है। यदि रेलवे गतिविधि में घाटा अर्थात् परिचालन रेलवे व्ययों में से रेलवे आय घटाव, एआरआर परिकलन में लिया गया है। वीपीटी द्वारा उल्लिखित प्रोफार्मा रेलवे लेखा में घाटे के संबंध में, घाटा एमजीएओ, मूल्यहास, संपत्ति कर और सेवानिवृत्ति लाभों के प्रभाजन के कारण उत्पन्न होता है। चूंकि वीपीटी द्वारा एआरआर परिकलन में प्रशुल्क नीति, 2018 के अनुसार मूल्यहास, स्वीकार्य एमएफएओ और स्वीकार्य सेवानिवृत्ति लाभ को लिया गया है, यह उचित नहीं पाया गया है कि रेलवे गतिविधि के घाटे को दोबारा लिया जाए जोकि मुख्यतः उपर्युक्त प्रभाजित मदों के कारण पैदा हुआ है इसके परिणामस्वरूप इन व्ययों की दोगुनी गणना होगी। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2015-16 से 2017-18 के लिए क्रमशः रु. 84.16 करोड़, रु. 84.80 करोड़ और रु. 74.39 करोड़ के रेलवे व्यय औसतन रु. 81.14 करोड़ को एआरआर

परिकलन से असमावेशित रखा गया है। मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी), मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) और न्यू मंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी), वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी), दीनदयालय पत्तन न्यास (डीपीटी) और चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) द्वारा दाखिल सामान्य संशोधन प्रस्ताव का निपटान करते समय इस प्राधिकरण द्वारा इसी दृष्टिकोण को अंगीकृत किया गया है।

(iii). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.3 में निर्धारित प्रावधानों का अनुसरण करते हुए, वीपीटी वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के लिए औसत व्ययों रु. 692.14 करोड़ पर पहुंचा है। ऊपर यथा स्पष्ट किए गए संशोधनों के अधीन, हमारे द्वारा परिकलित तदनुसारी अवधि के लिए संशोधित औसत व्यय रु. 612.90 करोड़ परिगणित होते हैं।

(iv). वीपीटी लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित 31 मार्च 2018 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियों जमा केपिटल प्रगतिधीन कार्य पर विचार करते हुए वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में निर्धारित प्रावधान के अनुसार पत्तन की नियोजित पूंजी पर पहुंचा है। वीपीटी ने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित 31 मार्च 2018 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियों जमा केपिटल प्रगतिधीन कार्य पर विचार किया है। पत्तन ने संपदा गतिविधि से संबंधित रु. 235.91 करोड़ की निवल अचल परिसंपत्तियों और रु. 29.13 करोड़ की बीओटी परिचालकों को हस्तांतरित निवल अचल परिसंपत्तियों को असमावेशित किया है जिनपर विश्वास किया गया है। पत्तन द्वारा पड़ोसी बर्थों के संबंध में किसी पूंजी व्यय के बारे में नहीं बताया है।

कार्य पूंजी वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार परिकलित की गई है। रोकड़ में संशोधन के सिवाय इसपर विचार किया गया है। वर्ष 2018-19 के लिए मूल्यहास के सिवाय स्वीकृतियोग्य व्यय का $1/12$ वां अर्थात् रु. 539.49 करोड़ / 12 (मानदंड) = रु. 44.96 करोड़ को कार्य पूंजी की गणना में रोकड़ व्ययों के रूप में सुविचारित किया गया है।

संशोधित नियोजित पूंजी वीपीटी द्वारा निर्धारित रु. 1825.35 करोड़ की नियोजित पूंजी के मुकाबले रु. 1819.15 करोड़ परिगणित होती है। वीपीटी द्वारा 16 प्रतिशत की दर से सुविचारित नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई) रु. 292.06 करोड़ है। संशोधित लागत विवरण में संशोधित आरओसीई संशोधित नियोजित पूंजी के 16 प्रतिशत के आधार पर रु. 291.06 करोड़ पर विचार किया गया है।

(v). तीन वित्तीय वर्षों 2015-16 से 2017-18 के लिए व्यय की औसत और 16 प्रतिशत आरओसीई शामिल है। इसके अलावा, वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.7 के अनुसार, उक्त एआरआर को 3.45 प्रतिशत की दर से वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से सूचकांकित किए जाने की जरूरत है। वीपीटी द्वारा मूल्यांकित सूचकांकित अधिकतम एआरआर रु. 1018.15 करोड़ है और हमारे द्वारा तैयार किए गए संशोधित लागत विवरण में संशोधित सूचकांकित अधिकतम एआरआर रु. 935.15 करोड़ है।

वीपीटी द्वारा प्रेषित एआरआर गणना की अंतिम विस्तृत गणना जिसे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है, पर विश्वास किया गया है। यह मामूली संशोधन के अधीन है जैसाकि ऊपर स्पष्ट किया गया है। पत्तन द्वारा प्रेषित विस्तृत एआरआर गणना और हमारे द्वारा की गई संशोधित एआरआर गणना को क्रमशः **अनुलग्नक - I (क) और (ख)** रूप में संलग्न किया गया है। वीपीटी द्वारा प्रेषित अधिकतम सीमा सूचकांकन एआरआर का सार नीचे दिया गया है:-

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	वीपीटी द्वारा प्रेषित एआरआर परिकलन	हमारे द्वारा संशोधित एआरआर परिकलन
1	वर्ष 2015-16, 2016-17 और 2017-18 (वाई1+वाई2+वाई3) के लिए औसत स्वीकार्य व्यय/3	692.14	612.90
2	31.03.2018 के अनुसार प्रगतिधीन केपिटल कार्य सहित 31.03.2018 के अनुसार नियोजित पूंजी और मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी	1,825.35	1,819.15
3	16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	292.06	291.06
4	31 मार्च 2018 के अनुसार एआरआर (4=2+3)	984.20	903.96
5	वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (2018-19 के लिए 3.45 प्रतिशत)	1,018.15	935.15
6	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	1,018.15	935.15
7	प्रस्तावित दर पर वीपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व (जिसमें रेलवे अर्जन शामिल हैं)	876.04	--
8	वीपीटी द्वारा यथा अनुमानित राजस्व अंतर	142.11	--
9	वीपीटी द्वारा लिए गए रेलवे अर्जनों के सिवाय वीपीटी के संशोधित राजस्व अनुमान।	723.78	723.78
10	अनुमानित राजस्व अंतर	294.37	211.37

(vi). (क). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.5 के अनुसार, एसओआर तैयार करने के लिए, बताया गया है कि वीपीटी ने वर्ष 2017-18 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोत के जीआरटी और पत्तन द्वारा प्रहस्तित टनों में वास्तविक कार्गो यातायात पर विचार किया है।

(ख). प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.6 के अनुसार, महापत्तन न्यासों को यह अधिकार है कि वे वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर बाजार ताकतों के जवाब में दरें निर्धारित कर सकते हैं और प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर दरमान तैयार कर सकता है। पत्तन ने वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.9 के

अनुसार यथा अपेक्षित 2018-19 में प्रहस्तित तदनुकूपी यातायात के लिए प्रस्तावित एसओआर में प्रत्येक प्रशुल्क मद दर्शाते हुए राजस्व अनुमानन की विस्तृत गणना दी है। प्रशुल्क नीति 2018 के खंड 2.5 के अनुसार, एसओआर तैयार करने के लिए, बताया गया है कि वीपीटी ने अधिकतम मौजूदा एआरआर के भीतर प्रस्तावित एसओआर तैयार करने के लिए, टनों में वास्तविक कार्गो यातायात और वर्ष 2017-18 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोतों के जीआरटी पर विचार किया है।

वर्ष 2017-18 में वीपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक कार्गो यातायात 63.53 एमएमटी बताया गया है जिसमें से 32.51 एमएमटी के बीओटी परिचालकों के यातायात कार्गो के असमावेशन के बाद केवल पत्तन द्वारा प्रहस्तित कार्गो 31.02 एमएमटी है। सिर्फ वीपीटी द्वारा प्रहस्तित कार्गो यातायात प्रस्तावित प्रशुल्क पर कार्गो संबंधित राजस्व के अनुमानन के लिए पत्तन द्वारा विचार किया गया है। प्रस्तावित दर पर पोत संबंधित प्रभारों से राजस्व के संबंध में, प्रशासनिक रिपोर्ट के अनुसार कुल जीआरटी पोत वर्ष 2017-18 के लिए 60.98 मिलियन है जोकि पोत से पोत आधार पर है। पोत संबंधित प्रभारों के राजस्व अनुमानन के लिए, कई पोतों के लिए पोतों के औसत जीआरटी पर विचार किया गया है। उस आधार पर, राजस्व अनुमानन के लिए सुविचारित कुल जीआरटी 60.96 मिलियन है। पत्तन ने बताया है कि लगभग 20000 जीआरटी का मामूली अंतर है जोकि नगण्य है। उपर्युक्त स्पष्टीकरण के आधार पर और यह स्वीकार करते हुए कि राजस्व अनुमानन प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित किया गया है, इसपर विश्वास किया गया है।

(vii). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.6 के अनुसार, महापत्तन न्यासों को यह अधिकार प्राप्त है कि वे वाणिज्यिक निर्णय के आधार पर बाजार ताकतों के जवाब में दरें निर्धारित कर सकते हैं और प्रैक्टिस कर रहे सनदी लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर दरमान तैयार कर सकता है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित यातायात वृद्धि के बारे में पूर्व अनुच्छेदों में पहले ही बताया गया है जिन्हें सुलभ संदर्भ के लिए यहां पुनः प्रस्तुत किया गया है:-

(i). पोत संबंधित प्रभार

- (क). पत्तन देयताओं और बर्थ किराये में वृद्धि 10 प्रतिशत तक प्रस्तावित की गई है।
- (ख). पाइलटेज प्रभार वृद्धि 8 प्रतिशत की दर से प्रस्तावित की गई है।
- (ग). एसपीएम में कच्चे तेल, एलपीजी सहित पेट्रोलियम और एसपीएम बर्थ में ढुलाई करने वाले पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभारों में कोई वृद्धि नहीं।
- (घ). टोवेज, स्थानांतरण, डिटेन्शन तथा मूरिंग प्रभार - 5 प्रतिशत तक वृद्धि।
- (ङ). जल प्रभारों तथा रोडस्टेड प्रभारों में वृद्धि 10 प्रतिशत तक प्रस्तावित की गई है।

(ii). कार्गो संबंधित प्रभार और विविध प्रभार

- (क). घाटशुल्क प्रभार - कार्गो जैसे कोयला, पिग आयरन, खाद्यान्न, ग्रेनाइट, खाद्य तेल पर 5 प्रतिशत वृद्धि और लौह अयस्क (मैनुअल), वीपीटी बर्थों में क्रूड ऑयल, उर्वरक, द्रव्य अमोनिया आदि पर 20 प्रतिशत वृद्धि।
- (ख). विलंबशुल्क प्रभार - प्रस्तावित वृद्धि 10 प्रतिशत तक।
- (ग). बाजार रूझान के आधार पर, फायर फ्लोटिंग प्रभारों के लिए प्रशुल्क, अग्निशमन वाहन, ट्रेलर पम्प संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।
- (घ). इस प्राधिकरण द्वारा विशिष्ट कार्गो के लिए अनुमोदित प्रशुल्क पर कोई बदलाव प्रस्तावित नहीं किया गया है जोकि 29 नवंबर 2018 से प्रभावी है।
- (ङ). सीएचडी लेवी, शुष्क गोदी प्रभार तथा फिशिंग हारबर शुष्क गोदी प्रभारों तथा स्लिपवे प्रभारों पर कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं किया गया है।

(iii). ऊपर सूचीबद्ध प्रशुल्क मदों से इतर अन्य प्रशुल्क मदों के लिए कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई है।

पत्तन ने बताया है कि पोतों के लिए पत्तन दरें गंगावरम पत्तन से कम हैं। इसलिए, पत्तन ने पोत संबंधित प्रभारों में 8 प्रतिशत से 10 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है। जहां पत्तन प्रभावशाली स्थिति में हो, कार्गो संबंधित प्रभार में उच्चतर वृद्धि का प्रस्ताव किया है और उन मदों के लिए जहां पड़ोसी पत्तनों से प्रतिस्पर्धा नहीं हो, पत्तन ने वृद्धि सीमित करने के लिए कहा है।

यह देखा गया है कि राजस्व अनुमानों में, पत्तन ने आखिरकार रेलवे गतिविधि से राजस्व के लिए रु. 152.26 करोड़ जोड़े थे। चूंकि सामान्य एसओआर के संशोधन में रेलवे सेवाओं, जोकि रेलवे बोर्ड के डोमेन के अधीन आती हैं, के संशोधन को उस सीमा तक शामिल नहीं किया गया है, इसलिए वीपीटी द्वारा प्रेषित राजस्व अनुमान सही किया गया है और **अनुलग्नक-II** में अलग से दर्शाया गया है। रेलवे गतिविधि से वीपीटी द्वारा अनुमानित राजस्व के सिवाय राजस्व अनुमान रु. 723.78 करोड़ है। इस संशोधित राजस्व अनुमान पर, रु. 935.15 करोड़ के संशोधित एआरआर पर राजस्व अंतर वीपीटी द्वारा दर्शाए गए रु. 142.11 करोड़ के राजस्व अंतर के मुकाबले रु. 211.37 करोड़ आता है परंतु रेलवे अर्जन को अलग करते हुए, वीपीटी का राजस्व अंतर रु. 294.37 करोड़ वीपीटी द्वारा अनुमानित एआरआर रु. 1018.15 करोड़ पर अनाच्छादित रह गया है।

(viii). प्रस्तावित प्रशुल्क पर वीपीटी द्वारा अनुमानित कुल राजस्व रु. 723.78 करोड़ है जोकि रु. 935.15 करोड़ के संशोधित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर पाया गया है। प्रस्तावित प्रशुल्क और 2017-18 के यातायात पर वीपीटी द्वारा राजस्व अनुमानन सनदी लेखाकार द्वार विधिवत् प्रमाणित किया गया है और इसलिए इसपर विश्वास किया गया है। पत्तन द्वारा यथा प्रेषित और इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित प्रस्तावित दरों पर राजस्व अनुमान **अनुलानक-II** रूप में संलग्न किया गया है।

(ix). (क). विजाग सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड (वीएसपीएल) ने अपने स्वयं के एसओआर में निर्धारित बर्थ किराया प्रभारों, वीपीटी में अन्य बीओटी परिचालकों के बर्थ किराया प्रभारों और गंगावरम पत्तन में दरों के साथ क्रेन और गैर-क्रेन बर्थ किराये के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों की तुलना दी गई है और इस तथ्य के मद्देनजर एकल स्लैब के साथ गैर-क्रेन बर्थों के बराबर क्रेन बर्थों के लिए बर्थ किराया दर का प्रस्ताव करने का अनुरोध किया है कि वीपीटी में लगभग सभी बर्थ ईक्यू-6 और ईक्यू-7 बर्थों के सिवाय गैर-क्रेन बर्थ हैं।

जैसाकि वीपीटी द्वारा सही कहा गया है, प्रशुल्क तुलना बीओटी बर्थों तथा वीपीटी बर्थों के बीच नहीं ली जा सकती क्योंकि वे प्रशुल्क दिशानिर्देशों के विभिन्न सैट द्वारा शासित होते हैं। इसके अलावा, वीपीटी तथा बीओटी बर्थों में बर्थों की पूंजी लागत पूरी तरह भिन्न है और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ भी भिन्न है, इसलिए दोनों के प्रशुल्क में कोई अंतर नहीं हो सकता।

उपर्युक्त स्थिति के होने के बावजूद, यह देखा गया है कि 30000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित क्रेन बर्थों के लिए बर्थ किराया प्रभार अ.डा. 0.00887 प्रति जीआरटी प्रति घंटा है जो वीएसपीएल में निर्धारित बर्थ किराया प्रभारों अ.डा. 0.0089 प्रति जीआरटी प्रति घंटा से तुलनीय है। वीपीटी ने स्पष्ट रूप से कहा है कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित बर्थ किराया जमीनी वास्तविकता और पड़ोसी पत्तनों से कड़ी प्रतिस्पर्धा पर आधारित है। प्रस्तावित दर पर भी, अनाच्छादित रह गया कुल राजस्व अंतर रु. 211.37 करोड़ है। इसलिए, प्राधिकरण वीपीटी के प्रस्ताव के साथ जाता है।

(ख). टीएनजीईडीसीओ ने कहा है कि पोत संबंधित प्रभारों में 15.52 प्रतिशत तक प्रस्तावित वृद्धि से टीएनजीईडीसीओ का अतिरिक्त व्यय होगा। राजस्व अनुमानन से यह देखा गया है कि मुख्य वीआरसी मदों जैसे पत्तन देयताएं, पाइलटेंज तथा बर्थ किराये के लिए, मांग की गई वृद्धि 2018-19 के अनुसार सूचकांकित प्रशुल्क पर क्रमशः 10 प्रतिशत, 8 प्रतिशत और 10 प्रतिशत है और 15.52 प्रतिशत नहीं है जैसाकि टीएनजीईडीसीओ द्वारा ध्यानाकर्षित किया गया है। अन्य महापत्तन न्यासों में पोत संबंधित प्रभारों में वृद्धि के संबंध में टीएनजीईडीसीओ द्वारा की गई तुलना के संबंध में, वीपीटी ने अपना पक्ष स्पष्ट किया है कि अन्य पत्तनों से दरों की तुलना तर्कसंगत नहीं है क्योंकि भिन्न निर्धारित दरें विभिन्न पत्तनों में मौजूदा अवसंरचना तथा अन्य पैरामीटरों जैसे एआरआर और नियोजित पूंजी पर आधारित होता है। यह स्वीकार करना होगा कि अन्य पत्तनों में यातायात प्रोफाइल में उपस्कर अवसंरचना तथा डायनेमिक्स की विविधता है।

(ग). विशाखापत्तनम स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन (वीएसएए) और नवशिप मरीन सर्विसस प्रा. लि. (एनएमएसपीएल) ने वीपीटी के प्रस्तावित एसओआर में शर्तों में सुधार/शोधनों के लिए विभिन्न सुझाव दिए थे। वीपीटी ने इस मामले की जांच की है और जहां कहीं जरूरी समझा गया है वहां वीएसएए और एनएमएसपीएल द्वारा दिए गए सुझाव पर विचार किया गया है और संशोधित प्रस्तावित दरमान में संशोधन किया गया है।

(घ). मै. एनएमएसपीएल ने अनुरोध किया है कि नदी समुद्र पोत को तटीय पोत माना जाए। तटीय पोत की परिभाषा एकसमान रूप से सभी महापत्तन न्यासों के एसओआर में एकसमान रूप से निर्धारित की गई है, जो स्पष्ट है।

(ख). वर्किंग दिशानिर्देशों का खंड 2.10 पत्तन न्यास से यह अपेक्षा करता है कि मौजूदा एसओआर में यथामूल्य घाटशुल्क दर से दूर रहा जाए और ऐसे कार्गो के प्रहस्तन के लिए अथवा बाजार निर्धारित प्रशुल्क के लिए लिये जाने वाले विशेष मामले पर विचार करते हुए विशिष्ट घाटशुल्क दर निर्धारित की जाए। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान भी, पत्तन को यह सलाह दी गई थी कि रसायनों, मशीनरी, बिजली के सामान, तथा प्रति इकाई आधार पर समुद्री उत्पादों के मामले में विशिष्ट घाटशुल्क दर के लिए यथामूल्य दर ढांचा के परिवर्तन के लिए सुविश्लेषित प्रस्ताव तैयार किया जाए और भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से तीन महीनों की अवधि के भीतर दाखिल किया जाए। पत्तन ने इस संबंध में कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है। वर्तमान प्रस्ताव में भी, पत्तन बिजली सामानों, मशीनरी, समुद्री उत्पादों तथा मिथिलिन क्लोराइड के सिवाय अन्य रसायनों, आईएससी प्रोपिलिन एल्कोहल, टोलयून, साइक्लो हेक्सेन तथा थोक में हेक्सेन के लिए यथामूल्य दर की वसूली की मौजूदा प्रशुल्क व्यवस्था को जारी रखे हुए है जिसके लिए पत्तन ने विशिष्ट घाटशुल्क दर का प्रस्ताव किया है। मिथिलिन क्लोराइड, आईएससी प्रोपिलिन एल्कोहल, टोलयून, साइक्लो हेक्सेन तथा थोक में हेक्सेन के लिए प्रति टन आधार पर प्रस्तावित विशिष्ट घाटशुल्क दर गणनाओं के साथ समर्थित की गई है और प्रस्तावित दर पर राजस्व अनुमानन में शामिल भी किया गया है। अतः इन मदों के लिए प्रस्तावित दरें अनुमोदित की गई हैं।

अन्य मदों के मामले में जहां घाटशुल्क अभी भी यथामूल्य आधार पर प्रस्तावित किया जाना जारी है, इस पर विशिष्ट स्पष्टीकरण मांगे जाने पर वीपीटी ने स्पष्ट किया था कि वह कुछ रसायनों के मामले में प्रति टन आधार पर घाटशुल्क दर परिगणित करेगा क्योंकि रसायन होमोजिनियस घटक हैं। मशीनरी तथा बिजली सामान के मामले में, मूल्य, भार/मात्रा में भिन्नता असामान्य है और भौतिक आकृति अथवा आकार और घटक की लागत पर निर्भर है जिसका अनुमान नहीं लगाया जा सकता। मशीनरी तथा बिजली उत्पादों की लागत में उतार-चढ़ाव की बड़ी श्रृंखला होगी और इसलिए इन उतार-चढ़ाव का ध्यान रखना मुश्किल है यदि इन मदों के लिए प्रति टन घाटशुल्क दर निर्धारित की जाती है।

मौजूदा प्रस्ताव में, बिजली सामानों, मशीनरी, मरीन उत्पादों तथा अन्य रसायनों के लिए प्रति इकाई आधार पर घाटशुल्क निर्धारित करने के लिए वीपीटी के किसी प्रस्ताव के अभाव में, वीपीटी द्वारा प्रस्तावित यथामूल्य दरें निर्धारित की जानी जारी रखी गई हैं। पत्तन को यह सलाह दी जाती है कि अगले संशोधन के दौरान वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में किए गए प्रावधान का पालन करने के लिए अन्य महापत्तन न्यासों के मामले में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार यथामूल्य आधार की बजाय इकाई आधार पर विशिष्ट घाटशुल्क दर प्रस्तावित किए जाने की संभावना की समीक्षा करे और पता लगाये।

(xi). जहां कहीं पत्तन ने मामले के विश्लेषण के दौरान पत्तन द्वारा यथा प्रेषित अभ्युक्तियों/कारणों के साथ मौजूदा शर्तों में संशोधन/हटाये जाने का प्रस्ताव किया है वहां मौजूदा शर्तें तथा प्रस्तावित शर्तें देते हुए तुलनात्मक विवरण पत्तन द्वारा प्रस्तावित प्रत्येक संशोधन/हटाये जाने को स्वीकृत करने अथवा खारिज करने के लिए अंतिम कॉलम में हमारी संक्षिप्त अभ्युक्तियों/विश्लेषण से अद्यतन किया गया है। उक्त तुलनात्मक स्थिति **अनुलग्नक-III** रूप में संलग्न की गई है। मौजूदा शर्तों में प्रस्तावित संशोधन/हटाया जाना वीपीटी द्वारा प्रेषित अभ्युक्तियों/कारणों और उक्त अनुलग्नक में उसपर दी गई हमारी अभ्युक्तियों/विश्लेषण तथा उक्त अनुलग्नक में दिए गए कारणों से संशोधित एसओआर में हमारे किए द्वारा किए गए कुछ सुधारों/संशोधन पर विचार करते हुए अनुमोदित किया गया है। संशोधित एसओआर में कुछ मामूली टाइपलेखन संबंधी त्रुटियां देखी गई थी जिन्हें शुद्ध कर दिया गया है।

(xii). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 3.1 के अनुसार, महापत्तन न्यास कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, औसत फेरे प्रति घंटा के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक भी प्रतिबद्ध करेंगे। यह जरूरी नहीं है कि कार्गो-वार बर्थ दिवस आउटपुट प्रतिबद्ध किया जाए। इसके बजाय, महापत्तन न्यास समग्र औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट प्रस्तावित करें। पोत साइड सेवाओं के लिए, पत्तन पोतों के औसत वापसी समय और पोतों के औसत पूर्व-बर्थिंग समय तथा किन्हीं अन्य पैरामीटर के रूप में कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित करेगा जो पत्तन द्वारा प्रासंगिक पाया जाता है।

प्रशुल्क नीति, 2018 में कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित करने के लिए कोई कार्यपद्धति अथवा आधार निर्धारित नहीं किया गया है।

पत्तन ने मूल प्रस्ताव में कार्गो वार जलयान बर्थ दिवस आउटपुट प्रस्तावित किए थे। इसलिए, वीपीटी का विशेष रूप से ध्यानाकर्षित किया गया था कि प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 3.1 के अनुसार, पत्तनों को केवल औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट के अनुसार कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक प्रस्तावित करने हैं। यह जरूरी नहीं है कि कार्गो-वार जलयान बर्थ दिवस आउटपुट प्रतिबद्ध किया जाए। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि वीपीटी ने कार्गो विशेषताओं जैसे कार्गो की विशिष्ट सघनता पर विचार किया था, ओएसबीडी जो घटक का आधार पर भिन्न है। बल्क कार्गो के घटक बास्केट में विविध कार्गो शामिल हैं। एक समूह में घटक का समूहन सही ओएसबीडी का प्रतिनिधित्व नहीं कर सकता, और इसलिए विभिन्न कार्गो के लिए विशिष्ट घटक ओएसबीडी मानक प्रस्तावित किए गए हैं और पत्तन ने इस प्राधिकरण से इसे अधिसूचित किए जाने का अनुरोध किया है।

कार्गो संबंधित सेवाओं और पोत संबंधित सेवाओं के लिए प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों का आधार पिछले पांच वर्षों अर्थात् 2014 से 2018 (केलेंडर वर्षों) में अर्जित वास्तविक औसत कार्यनिष्पादन पैरामीटरों के संदर्भ में है। संशोधित प्रस्ताव में पत्तन द्वारा प्रस्तावित अधिकांश कार्यनिष्पादन मानक कार्गो संबंधित सेवाओं के अधीन अधिकांश मर्दों और पोत संबंधित सेवाओं में दोनों मानकों के लिए मूल प्रस्ताव में पत्तन द्वारा प्रस्तावित मानकों से उच्चतर पाये गए हैं। यह भी रॉक फास्फेट तथा पोतांतरण क्रूड (मदर+डॉक्टर) के सिवाय सभी मर्दों के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानकों से उच्चतर है।

वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक अनुमोदित किए गए हैं। रॉक फास्फेट तथा पोतांतरण क्रूड की इन दो मर्दों के लिए, पिछले प्रशुल्क आदेश में प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक वीपीटी द्वारा अब प्रस्तावित 4604 टन प्रतिदिन और 24517 टन प्रतिदिन के मुकाबले क्रमशः 4623.82 टन प्रतिदिन और 26542.73 टन प्रतिदिन हैं। इन दो कार्गो मर्दों के लिए कार्यनिष्पादन मानक पिछले प्रशुल्क आदेश के स्तर पर क्रमशः 4624 टन और 26543 टन में पूर्णांकित कर निर्धारित किए गए हैं।

यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन मानक इसके स्वयं के उपस्कर के साथ पत्तन परिसर के भीतर सिर्फ पत्तन द्वारा चलाये जा रहे परिचालनों के लिए सुविचारित किए जाने हैं और उसके उपस्कर के साथ सेवाएं प्रदान करने के लिए पत्तन द्वारा प्राधिकृत निजी सेवा प्रदाता पर लागू नहीं होगा जिसके लिए प्रासंगिक आदेश में निर्धारित पृथक तलचिह्न कार्यनिष्पादन मानक लागू होंगे।

(xiii). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 के अनुसार, एसओआर भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 100 प्रतिशत की सीमा तक मुद्रास्फीति से प्रतिवर्ष सूचकांकित किया जाएगा। एसओआर का ऐसा समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित एसओआर प्रासंगिक वर्ष के 01 मई से आगामी वर्ष के 30 अप्रैल तक लागू होगा। इसके बाद, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 के साथ पठित प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 3.2 के अनुसार, डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एसओआर में वार्षिक सूचकांकन महापत्तन न्यासों द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन मानकों को अर्जित किए जाने के अधीन लागू है। यदि पत्तन विशेष कार्यनिष्पादन मानक पूरे नहीं करता है तो अगले वर्ष के दौरान सूचकांकन की अनुमति नहीं दी जाएगी। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्ष 2019-20 के लिए मौजूदा मामला सूचकांकन एआरआर में पहले ही विचार किया जा चुका है और एसओआर के लिए लिया जा चुका है। एसओआर में अगला वार्षिक सूचकांकन वर्ष 2019-20 में कार्यनिष्पादन मानकों को अर्जित किए जाने के अधीन 1 मई 2020 से लागू किया जाएगा। ऐसी स्थिति में, एसओआर में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी इस आशय से संशोधित की गई है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित एसओआर इस प्राधिकरण द्वारा घोषित किए जाने वाले थोक मूल्य सूचकांक के 100 प्रतिशत पर स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन है। वार्षिक सूचकांकन एसओआर के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक वीपीटी द्वारा अर्जित किए जाने के अधीन वीपीटी द्वारा प्रस्तावित 1 अप्रैल 2020 की बजाय 01 मई 2020 से होगा। यदि एसओआर में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए जाते हैं, तो उस वर्ष विशेष के लिए एसओआर में सूचकांकन नहीं किया जाएगा। प्रशुल्क नीति, 2018 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि एसओआर में वार्षिक सूचकांकन कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन स्वतः होगा। यह महापत्तन न्यासों से अपेक्षा करता है कि इसके लिए इस प्राधिकरण का रुख किया जाए। पारदर्शिता बनाये रखने के लिए, पत्तन को यह सलाह दी जाती है कि इस

प्राधिकरण केलेंडर वर्ष के आखिर के एक माह के भीतर पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध स्तर पर इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के सापेक्ष 01 जनवरी से 31 दिसंबर अवधि के लिए अर्जित कार्यनिष्पादन मानक घोषित किए जाएंगे। यदि इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक पत्तन द्वारा अर्जित किए जाते हैं तो पत्तन इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से अपने एसओआर में निर्धारित दरें स्वतः ही सूचकांकित कर सकता है और प्रासंगिक वर्ष के 01 मई से सूचकांकित एसओआर लागू कर सकता है। वीपीटी द्वारा सूचकांकित पत्तन द्वारा एसओआर संबद्ध उपयोक्ताओं और इस प्राधिकरण को सूचित करना होगा।

- (xiv). वीपीटी के मौजूदा एसओआर की वैधता पिछली बार 31 दिसंबर 2019 तक अथवा संशोधित दरमान के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक, जो भी पहले हो, विस्तारित की गई थी। तब तक पृथक आदेश द्वारा अधिसूचित वीपीटी का संशोधित एसओआर लागू होगा, यह लगभग जनवरी 2020 का मध्य होगा। ऐसी स्थिति में, मौजूदा दरमान को समाप्ति की तारीख से संशोधित एसओआर के लागू होने तक विस्तारित किया माना जाएगा।
- (xv). वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 3.8 के अनुसार, अधिसूचित एसओआर भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद 3 वर्षों के लिए वैध रहेगा। अतः, संशोधित एसओआर की वैधता अनुमोदित आदेश के लागू होने की तारीख से 3 वर्षों की अवधि के लिए निर्धारित की गई है।
- (xvi). (क). प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 7.1 के अनुसार, दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं। पत्तन यदि ऐसा चाहें तो निम्नतर दरें वसूल प्रभारित कर सकते हैं। वीपीटी निम्नतर दरें वसूल करने और/अथवा उच्चतर रियायतें और छूट देने के अपने अधिकार का प्रयोग कर सकते हैं।
- (ख). जैसाकि पहले बताया गया है, प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.7 के अनुसार, वीपीटी को यह सुनिश्चित करना है कि एसओआर में संशोधन के परिणामस्वरूप पत्तन को यातायात का नुकसान नहीं हो।
- (ग). यदि विचार किए गए अभिलेखों में कोई त्रुटि दिखाई देती है तो वीपीटी भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा। वीपीटी भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण देते हुए निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख करेगा।
- (घ). दरमान को शासित करने वाली शर्तों में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन वीपीटी द्वारा दिए गए औचित्य/स्पष्टीकरण के आधार पर अनुमोदन के लिए विचार किए गए हैं। वीपीटी, यदि जरूरी हो, प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति से पहले भी अनुमोदित शर्तों में से किसी शर्त को संशोधित करने के लिए प्रस्ताव लेकर आ सकता है।

13.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण अलग से अधिसूचित किए गए संशोधित एसओआर तथा कार्यनिष्पादन मानकों को अनुमोदित करता है।

13.2. संशोधित एसओआर भारत के राजपत्र में एसओआर तथा कार्यनिष्पादन मानकों को अधिसूचित करने वाले आदेश के लागू होने की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होगा और उससे 3 वर्षों की अवधि के लिए लागू रहेगा। प्रदत्त अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जबतक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

13.3. वीपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन के मामले में कार्गो-वार औसत जलयान दिवस आउटपुट, औसत फेरे प्रति घंटा के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक प्रतिबद्ध किए हैं। पोत साइड सेवाओं के लिए, पत्तन ने पोतों का औसत वापसी समय और पोतों का औसत पूर्व-बर्थिंग समय के रूप में कार्यनिष्पादन मानक प्रतिबद्ध किए हैं।

13.4. प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 2.8 में यथा दिए गए अनुसार एसओआर का सूचकांकन प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 3.2 के साथ पढ़ा जाना है। यदि वीपीटी कार्यनिष्पादन मानकों को पूरा नहीं करता है तो वीपीटी अगले वर्ष के दौरान सूचकांकन के लिए पात्र नहीं होगा।

13.5. प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 6 के अनुसार, वीपीटी कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, वीपीटी जलयानों का औसत वापसी समय, औसत पूर्व-बर्थिंग प्रतीक्षा समय पर वार्षिक रिपोर्ट इस प्राधिकरण को भेजेगा। इसके अलावा, कंटेनर बर्थों के लिए, औसत फेरे प्रति क्रेन घंटा और कंटेनरों के लिए औसत विराम समय पर वार्षिक रिपोर्टें भी उपलब्ध करवाई जाएंगी। वार्षिक रिपोर्टें प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के अगले 60 दिनों में पत्तन द्वारा जमा की जाएगी। कोई अन्य सूचना जो इस प्राधिकरण द्वारा अपेक्षा की जाएगी वह भी समय-समय पर भेजी जाएगी।

13.6. वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 4 के अनुसार, यह प्राधिकरण प्रशुल्क नीति, 2018 के खंड 6 के अधीन वीपीटी से प्राप्त होने वाली सभी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वीपीटी से वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील कुछ आंकड़े/सूचना प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में वीपीटी से प्राप्त होने वाले अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़े/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और ऐसे प्रकाशन पर उनके राजस्व/परिचालन पर पड़ने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव का ब्योरा दिया जाएगा। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./411/19]

अनुलग्नक -I (क)**प्रपत्र-1**

बीपीटी द्वारा प्रेषित महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रशुल्क नीति, 2018 के अधीन वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन

रु. लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वाई-1 (वास्तविक) 2015-16	वाई-2 (वास्तविक) 2016-17	वाई-3 (वास्तविक) 2017-18
1	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			
(i).	परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	36801.85	34341.24	35049.76
(ii).	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	18366.92	18822.81	19119.98
(iii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	67207.42	46325.52	39615.77
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)	122376.19	99489.58	93785.51
2	घटायें: समायोजन			
(i).	संपदा संबंधित व्यय			
	(क) परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	4474.87	4617.13	4773.32
	(ख) प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	3862.21	3542.06	3936.58
	(ग) आबंटित एफएमई	3179.13	4010.46	4081.79
	उपजोड़ 2(i)=(क)+(ख)+(ग)	11516.21	12169.64	12791.69
(ii).	ऋणों पर व्याज			
	सरकार से ऋण	422.21	464.14	449.77
	अन्यों पर व्याज	2.61	4.08	0.00
		424.82	468.22	449.77
(iii).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान बकाया, अनुग्रह भुगतान के बकाया आदि का 2/3वां (हमारी प्रत्येक मद की सूची)			
	(क) मजदूरी बकाया	0.00	0.00	0.00
	(ख) पेंशन बकाया	1501.22	0.00	0.00
	(ग) वी.आर. योजना अनुग्रह भुगतान	262.44	2989.78	468.79
	उपजोड़ 2(iii)=(क)+(ख)+(ग)	1763.66	2989.78	468.79

(iv).	पेंशन निधि में अंशदान का 2/3वां	26971.33	11430.31	6666.67
	सेवानिवृत्ति उपदानों में अंशदान का 2/3वां	1180.17	0.00	1068.65
		28151.51	11430.31	7735.32
(v).	परिचालन व्यय और मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत के अलावा प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	5693.44	6686.08	6770.88
(vi).	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित पड़ोसी बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय			
	(क) परिचालन आय			
	(ख) मूल्यहास			
	(ग) प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय			
	(घ) आबटित एफएमई			
	उपजोड़ 2(vi)=(क)+(ख)+(ग)+(घ)	0.00	0.00	0.00
	2 का जोड़ = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)	47549.63	33744.04	28216.44
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3=1-2)	74826.56	65745.54	65569.07
(4).	क्र.सं. 3 के औसत व्यय = (वाई1+वाई2+वाई3)/3		69214.13	
(5).	नियोजित पूंजी			
	(i) 31.3.2018 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	141506.31		
	(ii) जोड़े: 31.3.2018 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	57657.26		
	(iii) घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.3.2018 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य	23590.78		
	(iv) घटायें: लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हो, का निवल मूल्य	2912.89		
	(v) घटायें: प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन पड़ोसी बर्थों, यदि कोई हों, के लिए विचार किए जाने के लिए प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य	0.00		

	(vi) जोड़ें: वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी	
	(क) मालसूची	1022.73
	(ख) विविध देनदार	3736.12
	(ग) रोकड़	5115.69
	(घ) (क)+(ख)+(ग) का जोड़	9874.54
	(vii) कुल नियोजित पूंजी [(i) +(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]	182534.45
(6).	क्र.सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	29205.51
(7).	31 मार्च 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+(6)]	98419.64
(8).	वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् @ 3.45% (*1.0345)	101815.12
(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	101815.12
(10).	उपर्युक्त क्र.सं. 9 पर अधिकतम सूचकांकित एआरआर अनुमान के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित एसओआर पर राजस्व अनुमानन	87604.14
(11).	बीपीटी द्वारा लिए गए रेलवे राजस्व के सिवाय उपर्युक्त क्र.सं. 9 में अधिकतम सूचकांकित एआरआर अनुमान के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित एसओआर में राजस्व अनुमानन	72378.01
टिप्पणी:	(1) उपर्युक्त 2(iv) के संदर्भ में: उपर्युक्त कटौती पेंशन निधि अंशदान और सेवानिवृत्ति उपदानों में अंशदान के लेखा पर की गई है जबकि यह मजदूरी संशोधन के कारण नहीं आया है।	
	(2) उपर्युक्त 2(iii)(ग) के संदर्भ में: उपर्युक्त कटौती वी.आर. योजना और अनुग्रह भुगतान के लेखा पर किया गया है जबकि यह मजदूरी संशोधन के कारण नहीं आया है।	

अनुबंध -I (ख)

प्रपत्र-1

वीपीटी द्वारा प्रेषित और टीएएमपी द्वारा संशोधित महापत्तन न्यासों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु प्रशुल्क नीति,
2018 के अधीन वार्षिक राजस्व अपेक्षा का परिकलन

रु. लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वाई-1 (वास्तविक) 2015-16	वाई-2 (वास्तविक) 2016-17	वाई-3 (वास्तविक) 2017-18
1	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			
(i).	परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	36801.85	34341.24	35049.76
(ii).	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	18366.92	18822.81	19119.98
(iii).	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	67207.42	46325.52	39615.77
	कुल व्यय 1=(i)+(ii)+(iii)	122376.19	99489.58	93785.51
2	घटायें: समायोजन			
(i).	संपदा संबंधित व्यय			
	(क) परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	4474.87	4617.13	4773.32
	(ख) प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	3862.21	3542.06	3936.58
	(ग) आबंटित एफएमई	3179.13	4010.46	4081.79
	उपजोड़ 2(i)=(क)+(ख)+(ग)	11516.21	12169.64	12791.69
(ii).	रेलवे गतिविधि से संबंधित व्यय	8415.73	8479.58	7439.00
(iii).	ऋणों पर व्याज			
	सरकार से ऋण	422.21	464.14	449.77
	अन्यों पर व्याज	2.61	4.08	0.00
		424.82	468.22	449.77
(iv).	एकमुश्त व्ययों, यदि कोई हों, जैसे मजदूरी बकाया, पेंशन/उपदान बकाया, अनुग्रह भुगतान के बकाया आदि का 2/3वां (हमारी प्रत्येक मद की सूची)			
	(क) मजदूरी बकाया	0.00	0.00	0.00
	(ख) पेंशन बकाया	2251.82	0.00	0.00
	(ग) वी.आर. योजना अनुग्रह भुगतान	262.44	2989.78	468.79
	उपजोड़ 2(iii)=(क)+(ख)+(ग)	2514.26	2989.78	468.79

(v).	पेंशन निधि, उपदान तथा छुट्टी नकदीकरण में अंशदान का 2/3वां			
	पेंशन निधि	26971.33	11430.31	6666.67
	उपदान निधि [संपूर्ण राशि असमावेशन के रूप में दर्शाया गया है और स्वीकृत किया जाने वाला 1/3वां अलग से दर्शाया जाता है]	1770.26	0.00	1602.98
	छुट्टी नकदीकरण निधि [संपूर्ण राशि असमावेशन के रूप में दर्शाया गया है और स्वीकृत किया जाने वाला 1/3वां अलग से दर्शाया जाता है]	375.00	0.00	0.00
		29116.59	11430.31	8269.64
(vi).	परिचालन व्यय और मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत के अलावा प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	5693.44	6686.08	6770.88
(vii).	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित पड़ोसी बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रासंगिक व्यय			
	(क) परिचालन आय			
	(ख) मूल्यहास			
	(ग) प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय			
	(घ) आबंटित एफएमई			
	उपजोड़ 2(vi)=(क)+(ख)+(ग)+(घ)	0.00	0.00	0.00
	2 का जोड़ = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)	57681.05	42223.61	36189.76
(3).	कुल समायोजनों के बाद कुल व्यय (3=1-2)	64695.13	57265.96	57595.75
(4).	क्र.सं. 3 के औसत व्यय = (वाई1+वाई2+वाई3)/3		59852.28	
	जोड़ें: एकमुश्त व्ययों का 1/3वां (पेंशन बकाया)		750.61	
	जोड़ें: उपदान निधि में अंशदान का 1/3वां		562.21	
	जोड़ें: छुट्टी नकदीकरण निधि में अंशदान का 1/3वां		125.00	
	कुल औसत व्यय		61290.09	
(5).	नियोजित पूंजी			

	(i) 31.3.2018 के अनुसार निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	141506.31
	(ii) जोड़ें: 31.3.2018 के अनुसार प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	57657.26
	(iii) घटायें: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31.3.2018 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य	23590.78
	(iv) घटायें: लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हो, का निवल मूल्य	2912.89
	(v) घटायें: प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन पड़ोसी बर्थों, यदि कोई हों, के लिए विचार किए जाने के लिए प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2018 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य	0.00
	(vi) जोड़ें: वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी	
	(क) मालसूची	1022.73
	(ख) विविध देनदार	3736.12
	(ग) रोकड़	4495.77
	(घ) (क)+(ख)+(ग) का जोड़	9254.62
	(vii) नियोजित कुल पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(घ)]	181914.53
(6).	क्र.सं. 5(vii) पर 16 प्रतिशत नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	29106.32
(7).	31 मार्च 2018 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+(6)]	90396.42
(8).	वर्ष 2018-19 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् @ 3.45% (*1.0345)	93515.10
(9).	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	93515.10
(10).	उपर्युक्त क्र.सं. 9 पर अधिकतम सूचकांकित एआरआर अनुमान के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित एसओआर पर राजस्व अनुमानन	72378.01

अनुलग्नक - II

प्रपत्र-3

बीपीटी द्वारा प्रेषित और टीएमपी द्वारा सुविचारित प्रस्तावित दरमान में राजस्व अनुमानन											
क्र.सं.	विवरण	2% एवं 3.45% पर सूचकांकन के बाद मौजूदा प्रशुल्क		मौजूदा एसओआर में अनुसूची और क्र.सं. के संदर्भ में	प्रस्तावित प्रशुल्क		वसूली की इकाई	प्रस्तावित एसओआर में अनुसूची और क्र.सं. के संदर्भ में	केवल पत्तन द्वारा वर्ष 2017-18 के दौरान प्रहस्तित वास्तविक यातायात	प्रस्तावित प्रशुल्क पर राजस्व अनुमानन (रू. लाखों में)	सूचकांकन के बाद मौजूदा प्रशुल्क पर % वृद्धि
1	2	3		4	5		6	7	8	9=5*8	10=(5-3)/3
1	पत्तन देयताएं	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रू. में)		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रू. में)			63.54 मी.ट.		
(i).	सभी श्रेणी के पोत	0.3771	10.077	खंड-2, 2.1	0.4148	11.09	जीआरटी	खंड-2, 2.1	अनुलग्नक क	13,040.22	10%
(ii).	कूड ऑयल अथवा पेट्रोलियम उत्पाद, एलपीजी सहित, की ढुलाई करने वाले पोत	0.4289	11.46		0.4289	11.46				1,870.06	शून्य
2	पाइलटेज शुल्क			खंड-2, 2.2.1			जीआरटी	खंड-2, 2.2.1	अनुलग्नक क	20,279.61	8%
(i).	सभी पोत										
	1. 30,000 जीआरटी तक और सहित	0.6179	16.51		अ.डा. 0.66741	17.84					
	2. 30,001 से 60,000 जीआरटी	अ.डा. 18539.69 + अ.डा. 0.4943 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	रू. 495412 + 13.21 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक		अ.डा. 20022 + अ.डा. 0.5339 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	रू. 535196 + रू. 14.27 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक					

	3. 60,001 और अधिक जीआरटी	अ.डा. 33370.38 + अ.डा. 0.4325 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	रु. 891741 + रु. 11.56 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक		अ.डा. 36040 + अ.डा. 0.4672 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	रु. 963353+ रु. 12.49 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक					
	4. देय न्यूनतम प्रभार	अ.डा. 1763.22	47131.11		अ.डा. 1904	50901					
(ii).	कूड ऑयल अथवा पेट्रोलियम उत्पाद, एलपीजी सहित, की ढुलाई करने वाले पोत						जीआरटी	खंड-2, 2.2.2		3,051.31	शून्य
	1. 30,000 जीआरटी तक और सहित	अ.डा. 0.7028	18.78		अ.डा. 0.7028	18.78					
	2. 30,001 से 60,000 जीआरटी	अ.डा. 21,084 + अ.डा. 0.5622 प्रति जीआरटी प्रति 30,000 जीआरटी से अधिक	रु. 563400 + रु. 15.02 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक		अ.डा. 21,084 + अ.डा. 0.5622 प्रति जीआरटी प्रति 30,000 जीआरटी से अधिक	रु. 563400 + रु. 15.02 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक					
	3. 60,001 और अधिक जीआरटी	अ.डा. 37950 + अ.डा. 0.4919 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	रु. 10,14,000 + रु. 13.15 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक		अ.डा. 37950 + अ.डा. 0.4919 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	रु. 10,14,000 + रु. 13.15 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक					
	4. देय न्यूनतम प्रभार	अ.डा. 2005.20	53599.2		अ.डा. 2005.20	53599.2					
3	स्थानांतरण प्रभार			खंड-2, 2.2.3				खंड-2, 2.2.3	अनुलग्नक क	544.23	5%
	1. 30,000 जीआरटी तक और सहित	अ.डा. 0.2471	6.61		अ.डा. 0.2595	रु. 6.94					
	2. 30,001 से	अ.डा. 7415.66	रु. 198220.61 + 5.29		अ.डा. 7786 +	रु. 2,08,200+ रु.					

	60,000 जीआरटी	+ अ.डा. 0.198 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक		अ.डा. 0.2076 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक	5.55 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक					
	3. 60,001 और अधिक जीआरटी	अ.डा. 13351.11 + अ.डा. 0.1729 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	रु. 356796.67+ रु. 4.62 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक		अ.डा. 14016 + अ.डा. 0.1817 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक	रु. 3,74,700 + रु. 4.86 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक					
4	नजरबंदी प्रभार			खंड-2, 2.2.5				पी	अनुलग्नक क	133.44	5%
(i).	अंतरगामी/बहिर्गामी संचलन के लिए पहला आधा घंटा	निःशुल्क	निःशुल्क		निःशुल्क	निःशुल्क					
(ii).	प्रत्येक अनुवर्ती आधा घंटा अथवा उसका भाग के लिए	547.33	14630.1		574.69	15361.46					
(iii).	अंतरगामी/बहिर्गामी संचलन के लिए अनुसूचित पोत के संचलन का रद्दीकरण - नजरबंदी प्रभारों के अलावा वसूल किए जाने वाले प्रभार	1641.98	43890.15		1724.08	46084.66					
(iv).	पाइलट की दुलाई के लिए शुल्क:	216.05	5775.05								
	क्षतिपूर्ति प्रतिदिन यदि कोई बहिर्गामी-बंध पोत किसी पाइलट को समुद्र में ले जाता है।				226.85	6063.77					
5	बर्थ किराया:			खंड-2, 2.3.1				खंड-2, 2.3.1	अनुलग्नक क	6,656.50	
	लौह अयस्क और गुट्टिकाएं (अभि.)										
	42000 जीआरटी तक	0.015321359	0.409		0.01685	0.4505					10%

	42000 जीआरटी से अधिक	0.00726 (न्यूनतम अ.डा. 643.50 के अधीन)	0.1939 (न्यूनतम रू. 17199.60 के अधीन)		0.00799 (न्यूनतम अ.डा. 707.85 के अधीन)	0.2135 (न्यूनतम रू. 18920.74 के अधीन)					10%
	कूड ऑयल अथवा पेट्रोलियम उत्पाद, एलपीजी सहित, की ढुलाई करने वाले पोत									363.82	
	30000 जीआरटी तक	0.00276	0.0737		0.00276	0.0737					Nil
	30000 जीआरटी से अधिक	0.00367	0.0982		0.00367	0.0982					Nil
	अवशिष्ट श्रेणी										
	(i). क्रेन बर्थ										
	- 30000 जीआरटी तक	0.005993479	0.160177842		0.00659	0.1762					
	- 30000 जीआरटी से अधिक	0.008061652	0.215469798		0.00887	0.237					
	(ii). गैर-क्रेन बर्थ										
	- 30000 जीआरटी तक	0.002426937	0.064788666		0.00267	0.0714					
	- 30000 जीआरटी से अधिक	0.003228881	0.086314542		0.00355	0.0949					
	विशाखापत्तनम हारबर क्राफ्ट नियमों के अधीन पत्तन जलमार्गों में परिचालन कर रहे पोतों (कार्य नावों सहित) के लिए	एनए	0.2215899		एनए	0.2437					
					दर प्रतिदिन प्रति पोत में						
	एचएसएल जेट्टी/मूरिंग्स पर निर्माणाधीन पोतों के लिए	3 महीनें तक रू. 1329.54			3 महीने तक रू. 1462						
		4थें महीने से आगे रू. 1107.95			4थें महीने से आगे रू. 1219						

		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रू. में)	खंड-2, 2.3.5				खंड-2, 2.3.5			
6	रोड स्टेड प्रभार			रोड स्टेड प्रभार						650.36	
	प्रथम 48 घंटे	निःशुल्क	निःशुल्क	प्रथम 48 घंटे	निःशुल्क	निःशुल्क					
	48 घंटे के बाद और 240 घंटे तक	0.000103409	0.002743494	49 घंटे के बाद और 144 घंटे तक	0.000108	0.0029					4-6%
	241 घंटे से 480 घंटे	0.000154058	0.00422076	145 घंटे से 384 घंटे	0.000169	0.0045					7-10%
	481 घंटे से आगे	0.001551129	0.041363448	385 घंटे से आगे	0.001861	0.0497					20%
7	2.3.6 एसपीएम में प्रशुल्क							खंड 2, 2.3.6			
	पोत संबंधित प्रभार	विदेशी अ.डा. में	तटीय रू. में	विदेशी अ.डा. में	तटीय रू. में	अभ्युक्तियां					
(i).	बाह्य हारबर में प्रवेश करने वाले पोत पत्तन देयताएं (दर प्रति जीआरटी)	0.4423	11.84	0.4423	11.84	प्रत्येक प्रवेश के लिए पोत के जीआरटी के आधार पर एकमुश्त भुगतान					शून्य
(ii).	पाइलटेज										
	(क) 30001 और अधिक जीआरटी के पोत (दर प्रति जीआरटी)	0.7	18.56	0.7	18.56	एक अंतर्गामी और एक बहिर्गामी संचलन के लिए पोत के जीआरटी के आधार पर एकमुश्त भुगतान					शून्य
	(ख) बोर्ड पर रुकने के लिए प्रथम पाइलट	12.56	842.4	12.56	842.4	एसपीएम में रुकना प्रति घंटा अथवा उसका भाग					शून्य
(iii).	मूरिंग/बर्थिंग प्रभार	163.7	7293.6	163.7	7293.6	प्रत्येक परिचालन के लिए एकमुश्त					शून्य
(iv).	अमूरिंग/अबर्थिंग प्रभार	163.7	7293.6	163.7	7293.6	प्रत्येक परिचालन के लिए एकमुश्त					शून्य
(v).	टग प्रभार	620.537	16586.71	620.537	16586.71	न्यूनतम 2 घंटे के अधीन प्रति घंटा अथवा उसका भाग					शून्य

[illegible]

(v).	किन्हीं अन्य विशिष्ट सेवाओं जैसे पानी, लांचों आदि की आपूर्ति के लिए, प्रभार यथा लागू बसूल किए जाएंगे।									10.13	0%
9	लंगरगाह में कूड/पीओएल उत्पादों के पोतांतरण/उतराई के लिए प्रशुल्क:			खंड-3,3.2				खंड-3,3.2		0	शून्य
	मदर टैंकर पर प्रभार	4.75 सेंट प्रति जीआरटी			मदर टैंकर पर प्रभार	4.75 सेंट प्रति जीआरटी					
	डॉक्टर टैंकर पर प्रभार	विदेशी पोत 4.75 सेंट प्रति जीआरटी			मदर टैंकर पर प्रभार	विदेशी पोत 4.75 सेंट प्रति जीआरटी					
		तटीय पोत रू. 2.37 प्रति जीआरटी				तटीय पोत रू. 2.37 प्रति जीआरटी					
	एसटीएस प्रभार	मदर टैंकर से पोतांतरित/उतारे गए कार्गो पर रू. 26.12 प्रति टन			एसटीएस प्रभार	मदर टैंकर से पोतांतरित/उतारे गए कार्गो पर रू. 26.12 प्रति टन					
10	घाटशुल्क:			खंड-4, 4.1				खंड-4, 4.1		12,373.47	5% & 20%
	नामपद्धति	विदेशी दर रू. में	तटीय दर रू. में	विदेशी दर रू. में	तटीय दर रू. में						
(i).	अल्कोहल	316.56	189.93	380	228		प्रति टन				20%
(ii).	ऐसटोन	261.16	156.70	313	188		प्रति टन				20%
(iii).	सभी प्रकार के कोयला, कोक और कोयला तार पिच	41.15	24.69	43	26		प्रति टन				5%
(iv).	अल्यूमिना (ब्लक)	56.25	33.75	56.25	33.75		प्रति टन	4.1.			शून्य
(v).	अल्यूमिनियम,	34.82	20.89	37	22		प्रति टन	4.1.			5%

	अल्यूमिना सॉ इनगॉट्स, अल्यूमिना बिलेट्स और अल्यूमिना उत्पाद										
(vi).	अस्फाल्ट/बिटुमेन, बेरिट्स, फेल्डसपर, क्रोम अयस्क	26.12	15.67	31	19		प्रति टन	4.1.			20%
(vii).	सीमेंट क्लिंकर (सीमेंट सहित)	26.91	16.14	28	17		प्रति टन	4.1.			5%
(viii).	मेगनीज अयस्क/फेरो मेगनीज स्लेग	15.67	9.40	19	11		प्रति टन	4.1.			20%
(ix).	अमोनियम नाइट्रेट	262.50	157.50	262.5	157.5		प्रति टन	4.1.			शून्य
(x).	ब्लास्ट फरनेस स्लेग, बेनटोनाइट, डोलोमाइट चिप्स, नदी रेत और फ्लाइ ऐश	20.58	12.35	22	13		प्रति टन	4.1.			5%
(xi).	केलकाइनड पेट्रोलियम कोक	47.48	28.49	57	34		प्रति टन	4.1.			20%
(xii).	कास्टिक सोडा	39.57	23.74	47	28		प्रति टन	4.1.			20%
(xiii).	सेरेल्स, खाद्यान्न, दालें और चीनी	34.82	20.89	37	22		प्रति टन	4.1.			5%
(xiv).	क्रोम, फेरो मेगनीज, फेरो सिलिकोन, सिलिकोन मेगनीज, हाइकार्बन फेरोक्रोम, और अन्य अयस्क प्रभार।	60.15	36.09	63	38		प्रति टन	4.1.			5%
(xv).	अन्य रसायन	0.66%	0.40%				प्रति टन	4.1.			
	मिथिलिन क्लोराइड			360	216			4.1.			विशिष्ट प्रति टन
	आईएससी प्रोपिलिन अल्कोहल			465	279			4.1.			दर प्रस्तावि त

	टोलयून			355	213			4.1.			
	साइक्लो हेक्सेन			255	153						
	हेक्सेन बल्क में			476	286			4.1.			
	अन्य रसायन (उपर्युक्त 15 पर सूचीबद्ध से इतर)			0.79%	0.48%		यथामूल्य	4.1.			20%
(xvi).	पेट्रोलियम उत्पाद (सिवाय एलपीजी)	88.20	88.20	88.2	88.2		कि.ली.	4.1.			0%
(xvii).	कूड ऑयल							4.1.			
	(क). वीपीटी बर्थों में कूड ऑयल	61.73	61.73	74	74		प्रति टन	4.1.			20%
	(ख). एसपीएम में कूड ऑयल	17.00	17.00	17	17		प्रति टन	4.1.		1,165.59	0%
(xviii).	खाद्यान्न तेल	25.32	15.19	27	16		कि.ली.	4.1.			5%
(xix).	बिजली सामान	0.40%	0.24%	0.46%	0.27%		यथामूल्य	4.1.			20%
(xx).	उर्वरक (एमओपी सहित)	41.25	24.75	50	30		प्रति टन	4.1.			20%
(xxi).	ग्रेनाइट ब्लॉक्स एवं मारबल्स	58.56	35.14	61	37		प्रति टन	4.1.			5%
(xxii).	इलेमिनाइट रेत	18.20	10.92	22	13		प्रति टन	4.1.			20%
	लौह अयस्क (अभि.)	95.00	95.00								हटाया गया है
	लौह अयस्क गुट्टिकाएं (अभि.)	97.00	97.00								हटाया गया है
(xxiii).	लौह अयस्क (कन्वे)	21.37	21.37	26	26		प्रति टन	4.1.			20%
(xxiv).	लौह अयस्क गुट्टिकाएं (कन्वे)	24.53	24.53	29	29		प्रति टन	4.1.			20%
(xxv).	चूनापत्थर	37.99	22.79	46	27		प्रति टन	4.1.			20%
(xxvi).	द्रव्य अमोनिया, मोलटेन सल्फर, रॉक फास्फेट और सल्फर	41.94	25.17	50	30		प्रति टन	4.1.			20%
(xxvii).	एलपीजी	244.80	146.88	244.8	146.88		प्रति टन	4.1.			0%
(xxviii).	मशीनरी	0.20%	0.13%	0.24%	0.14%		यथामूल्य	4.1.			20%
(xxix).	मोलासिस	39.57	23.74	42	25		प्रति टन	4.1.			5%
(xxx).	सभी प्रकार के ऑयल	17.41	10.45	17	10		प्रति टन	4.1.			0%

[illegible]

	मेगनेसाइट										
xxviii)	स्टील उत्पाद - सभी किस्में	55.40	33.24	58	35		प्रति टन	4.1.			5%
xxix)	स्टाइरेन मोनोमर	87.05	52.23	104	63		प्रति टन	4.1.			20%
(xl).	ताप कोयला	23.74	23.74	25	25		प्रति टन	4.1.			5%
(xli).	लकड़ी के लट्टे एवं लकड़ी की वस्तुएं	31.66	18.99	38	23		1 घ.मी.	4.1.			20%
(xlii).	समुद्री उत्पाद	0.020%	0.011%	0.024%	0.015%		यथामूल्य	4.1.			20%
(xliii).	बाक्साइट (अयस्क)	36.40	21.84	38	23		प्रति टन	4.1.			5%
(xliv).	रु. 1000/- प्रति टन तक और सहित एफओबी/सीआईएफ वाले असंख्यांकित सामान	15.83	9.50	19	11		प्रति टन	4.1.			20%
(xlv).	इससे अधिक कीमत वाले असंख्यांकित सामान	63.31	37.99	76	46		प्रति टन	4.1.			20%
	रु. 1000/- प्रति टन										
(xlvi).	ब्रेक बल्क कार्गो का पोतांतरण जहां घाटशुल्क यथामूल्य आधार पर वसूल किया जाता है:							4.1.			
xlvi).	क) पोत से सीधे पोत	237.42	142.45	285	171		प्रति टन				20%
	ख) एक पोत से उतारे गए और तत्पश्चात्	296.77	178.06	356	214		प्रति टन				20%
	दूसरे पोत पर नौभरित										
xlvi).	ओएनजीसी के ओएसवी के प्रति ट्रिप ऑयल एक्सप्लोरेशन प्रयोजनों के लिए सामानों पर रु. 3500/- का							4.1.			20%

(xlix).	घाटशुल्क प्रभार												
	रक्षा भंडार उपस्कर	135.01	81.01	162	97		मी.ट.	4.1.				20%	
10	मद सं. 23 एवं 24 पर निर्धारित लौह अयस्क/गुट्टिकाओं (अभियांत्रिक प्रहस्तन) घाटशुल्क के घटक निम्नवत् हैं				खंड 4.1 (10) प्रस्तावित एसओआर में हटाया गया है						-	-	
		घाटशुल्क	प्रहस्तन	होलेज, टिपलिंग एवं स्टैकिंग	4.1(10)				4.1(10) हटाया गया है		-	-	
	लौह अयस्क	26.2	36.5	32.3	4.1(10)				4.1(10) हटाया गया है		-	-	
	लौह अयस्क गुट्टिकाएं	28.2	36.5	32.3	4.1(10)				4.1(10) हटाया गया है		-	-	
11	वीसीटीपीएल से इतर गोदियों में प्रहस्तित कंटेनर तथा कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क												शून्य
		20' लम्बाई तक	20' से अधिक और 40' लंबाई तक	40' से अधिक लंबाई		20' लम्बाई तक	20' से अधिक और 40' लंबाई तक	40' से अधिक लंबाई					शून्य
	कंटेनर पर घाटशुल्क	23.74	36.40	47.48	4.2	23.74	36.4	47.48	दर प्रति कंटेनर (रू. में)	4.2		0	शून्य
	कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क (कार्गो की प्रकृति पर ध्यान दिए बिना) जब भरण/खाली करना पत्तन परिसर के	672.68	1009.82	1345.37	4.2	672.68	1009.82	1345.37	दर प्रति कंटेनर (रू. में)	4.2		0	शून्य

	भीतर किया जाता है											
	कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क जब कार्गो पत्तन परिसर के भीतर नौभरण/डिलीवरी के लिए भरा/खाली किया जाता है।	दरमान के खंड 4.1 के अधीन वर्गीकरण के अनुसार घाटशुल्क		4.2	दरमान के खंड 4.1 के अधीन वर्गीकरण के अनुसार घाटशुल्क			4.2				
12	आयात सामान्य/आयात परियोजना कार्गो से इतर विलंबशुल्क प्रभार				आयात सामान्य/आयात परियोजना कार्गो से इतर विलंबशुल्क प्रभार					269.33	10%	
	आयात सामान्य/आयात परियोजना कार्गो से इतर विलंबशुल्क प्रभार	नि-शुल्क अवधि की समाप्ति के बाद प्रथम छह दिनों के लिए	प्रत्येक तीन दिनों अथवा उसके भाग के लिए रु. 18.99 प्रति टन/घ.मी. अथवा उसका भाग	4.6.2.(क)	प्रत्येक तीन दिन अथवा उसके भाग के लिए रु. 20.90 प्रति टन/घ. मीटर अथवा उसका भाग		प्रति टन/घ.मीटर अथवा उसका भाग	4.6.2.(क)			10%	
	आयात सामान्य/आयात परियोजना कार्गो से इतर विलंबशुल्क प्रभार	अगले छह दिनों के लिए	प्रत्येक तीन दिनों अथवा उसके भाग के लिए रु. 37.99 प्रति टन/घ. मीटर अथवा उसका भाग	4.6.2.(क)	प्रत्येक तीन दिनों अथवा उसका भाग के लिए रु. 41.80 प्रति टन/घ. मीटर		प्रति टन/घ.मीटर अथवा उसका भाग	4.6.2.(क)			10%	
	आयात सामान्य/आयात परियोजना कार्गो से इतर विलंबशुल्क प्रभार	उसके बाद	प्रत्येक दिन अथवा उसका भाग के लिए रु. 18.99 प्रति टन/घ. मीटर अथवा उसका भाग	4.6.2.(क)	प्रत्येक दिन अथवा उसका भाग के लिए रु. 20.90 प्रति टन/घ. मीटर अथवा उसका भाग		प्रति टन/घ.मीटर अथवा उसका भाग	4.6.2.(क)			10%	
13	घाट से नहीं हटाये गए कार्गो पर विलंबशुल्क			4.6.2.(ख)(6)				4.6.2.(ख)(6)				
	क्र.सं.	विवरण	राशि	क्र.सं.	विवरण	राशि						
	i	प्रथम 5 घंटे	निःशुल्क	i	प्रथम 5 घंटे	निःशुल्क		10%				
	ii	6वें से 10वें घंटा	रु. 5000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	ii	6वें से 10वें घंटा	निःशुल्क - 6वें घंटे से 10वें घंटे अथवा अनुवर्ती पोतों की बर्थिंग, जो भी पहले हो, निःशुल्क समय					16%	

						सीमित करने के अधीन। उसके बाद, ₹.5803.55 प्रति घंटा अथवा उसका भाग इस स्लैब में वसूल किया जाएगा।					
				iii		₹. 5803.55 प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रति घंटा अथवा उसका भाग					
	iii	11वें से 15वां घंटा	₹. 10000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	iv	16वें घंटे से 20वां घंटा	₹. 11607.09 प्रति घंटा अथवा उसका भाग					16%
	iv	16वें घंटे से आगे	₹. 25000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	v	21वें घंटे से आगे	₹. 29017.73 प्रति घंटा अथवा उसका भाग					16%
14	कंटेनरों पर भंडारण प्रभार:			4.6.3				4.6.3			0%
		लदे हुए और खाली कंटेनर पर भंडारण प्रभार			लदे हुए और खाली कंटेनर पर भंडारण प्रभार					0	0%
		दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग			दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग						
			20'	40'	4.6.3	20'	40'	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग	4.6.3		0%
		विदेशगामी (अ.डा. में)	0.15	0.30	4.6.3	0.15	0.3	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग	4.6.3		0%
		तृतीय (₹. में)	6.59	13.19	4.6.3	6.59	13.19	दर प्रति कंटेनर प्रतिदिन अथवा उसका भाग	4.6.3		0%
	प्रहस्तन कार्गो के लिए प्रभार (लेबर प्रभार):			4.7.1					4.7.1	1355.48	0%

		विवरण	दर		दर						
15			(रू. में)		(रू. में)						0
	प्रहस्तन कार्गो के लिए प्रभार (लेबर प्रभार):	1 टन तक और सहित भार वाले पैकेज/बैग	56.98	4.7.1	56.98		1000 कि.ग्रा.	4.7.1			0%
	प्रहस्तन कार्गो पर प्रभार (लेबर प्रभार):	1 टन से अधिक और 3 टन तक और सहित वजन वाले पैकेज	63.31	4.7.1	63.31		1000 कि.ग्रा.	4.7.1			0%
	प्रहस्तन कार्गो के लिए प्रभार (लेबर प्रभार):	3 टन से अधिक वजन वाले पैकेज	71.23	4.7.1	71.23		1000 कि.ग्रा.	4.7.1			0%
	कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रभार (लेबर प्रभार):	बार्ज से घाट तक आयात कार्गो कन्वेयिंग के लिए प्रयुक्त क्रेन जब पत्तन क्रेन उपलब्ध करवाता है	5.54	4.7.1	5.54		1000 कि.ग्रा.	4.7.1			0%
	कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रभार (लेबर प्रभार):	आयात कार्गो के लिए आपूर्ति बार्जों/लाइटर्स में लेबर प्रहस्तन प्रभार	15.83	4.7.1	15.83		1000 कि.ग्रा.	4.7.1			0%
	कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रभार (लेबर प्रभार):	गोदी क्षेत्र के भीतर एक स्थान से दूसरे स्थान तक कंटेनर के स्थानांतरण के लिए	254.83	4.7.1	254.83		प्रति कंटेनर प्रति प्रत्येक पाली (लदाई अथवा खाली)	4.7.1			0%
16	आयात अथवा निर्यात में से किन्हीं कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार			4.7.2				4.7.2			0%
		लदे हुए	खाली		लदे हुए	खाली					
		(रू. में)	(रू. में)		(रू. में)	(रू. में)					
	20' कंटेनर	253.25	189.93	4.7.2	253.25	189.93	20' कंटेनर	4.7.2			0%
	40' कंटेनर	506.49	379.87	4.7.2	506.49	379.87	40' कंटेनर	4.7.2			0%
	40' कंटेनर से अधिक	569.80	435.27	4.7.2	569.8	435.27	40' कंटेनर से अधिक	4.7.2			0%

17	उसी पोत द्वारा अस्थायी रूप से उतारा गया और पुनःभरित कार्गो			4.7.3	कार्गो अस्थायी रूप से उतारा जाता है और उसी पोत द्वारा पुनः नौभरण किया गया हो			4.7.3			0%
	विवरण	दर (रू. में)			विवरण	दर (रू. में)					
	जब पत्तन लेबर द्वारा प्रहस्तित किया जाता है	25.48		4.7.3	जब पत्तन लेबर द्वारा प्रहस्तन किया जाता है	25.48	प्रति 1000 कि.ग्रा.	4.7.3			0%
18	समय दर मजदूरी पर लेवी			4.7.4.1.	समय दर मजदूरी पर लेवी			4.7.4.1.		3113.73	0%
	वैगन उतराई के लिए कार्गो प्रहस्तन कामगारों की सेवाएं प्राप्त करने वाले ताप कोयले सहित कार्गो प्रहस्तन प्रभाग से कार्गो प्रहस्तन कामगार की सेवाएं प्राप्त करने वाले सभी कार्गो के लिए।	150%			150%						
				4.7.4.1.				4.7.4.1.			
19	क्राफ्ट/उपस्कर किराये पर लेने के लिए प्रभार										Nil
	फ्लोटिंग क्रेन प्रभार			5.1.				5.1.		48.57	0%
	150 टन फ्लोटिंग क्रेन			5.1.1.				5.1.1.			0%
	50 टन तक	रू. 2639.29 प्रति घंटा अथवा उसका भाग न्यूनतम के अधीन	रू. 1319.65 प्रति घंटा अथवा उसका भाग न्यूनतम के अधीन	5.1.1.	रू. 2639.29 प्रति घंटा अथवा उसका भाग न्यूनतम के अधीन	रू. 1319.65 प्रति घंटा अथवा उसका भाग न्यूनतम के अधीन	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	5.1.1.			0%

	50 टन से अधिक परंतु 60 टन से अनाधिक।	1137.63	568.81	5.1.1.	1137.63	568.81	प्रति टन अथवा उसका भाग	5.1.1.			0%
	60 टन से अधिक	1516.84	758.42	5.1.1.	1516.84	758.42	प्रति टन अथवा उसका भाग	5.1.1.			0%
	जब क्रेन की मांग की जाती है परंतु उपयोग नहीं किया जाता है और पत्तन के साधारण कार्य घंटों के दौरान 2 घंटे के स्पष्ट नोटिस देते हुए रद्द नहीं किया जाता है।	5263.42	--	5.1.1.	5263.42	--	प्रति मांग	5.1.1.			0%
	नजरबंदी के लिए यदि क्रेन को स्लिंगिंग के लिए तैयार नहीं रहने वाले लिफ्ट अथवा लिफ्टों में निष्क्रिय रखा जाता है।	2631.71	--	5.1.1.	2631.71	--	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	5.1.1.			0%
	नियम के उल्लंघन के लिए जुर्माना अर्थात् एक समय में केवल एक लिफ्ट उतराई अथवा लदाई के लिए स्लिंग होगी।	1880.88	--	5.1.1.	1880.88	--	प्रति यथामूल्य	5.1.1.			0%
	बार्ज के रूप में क्रेन डेक के उपयोग के लिए अतिरिक्त प्रभार।	3943.77	--	5.1.1.	3943.77	--	प्रति लदाई ट्रिप	5.1.1.			0%
	नियमित नौभार उतराई, और कार्गो की डिलीवरी से इतर प्रयोजन के लिए क्रेन के प्रयोग हेतु।	17064.41	--	5.1.1.	17064.41	--	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	5.1.1.			0%
	हैचों में काम करने के लिए पोत के	1516.84	--	5.1.1.	1516.84	--	प्रति घंटा अथवा उसका	5.1.1.			0%

	बोर्ड पर उपस्कर रखना/हटाना (केवल कार्गो प्रहस्तन के लिए)							भाग				
	एफएच के सनकेन ट्रालरों को उठाने के प्रयोजन के लिए क्रेन का प्रयोग करने हेतु।	4616.46	--	5.1.1.	4616.46	--		प्रति घंटा अथवा उसका भाग	5.1.1.			0%
20	60 टन फ्लोटिंग क्रेन:			5.1.2.					5.1.2.			0%
	प्रत्येक पैकेज का भार अथवा प्रभार की प्रकृति	दर	दूसरे परिचालन के लिए दर रू. में		प्रत्येक पैकेज का वजन अथवा प्रभार की प्रकृति	दर	दूसरे परिचालन के लिए दर रू. में					0%
		(रू. में)				(रू. में)						0%
	50 टन तक	रू. 2639.29 प्रति घंटा अथवा उसका भाग न्यूनतम रू. 5278.58/- के अधीन	रू. 1319.65 प्रति घंटा अथवा उसका भाग न्यूनतम रू. 2639.29/- के अधीन।	5.1.2.	50 टन तक	रू. 2639.29 प्रति घंटा अथवा उसका भाग न्यूनतम रू. 5278.58/- के अधीन	रू. 1319.65 प्रति घंटा अथवा उसका भाग न्यूनतम रू. 2639.29/- के अधीन।	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	5.1.2.			0%
	50 टन से अधिक परंतु 60 टन से अनाधिक।	1137.63	568.81	5.1.2.	50 टन से अधिक परंतु 60 टन से अनाधिक	1137.63	568.81	प्रति टन अथवा उसका भाग	5.1.2.			0%
				5.1.2.					5.1.2.			0%
	जब क्रेन की मांग की जाती है परंतु उपयोग नहीं किया जाता है और पत्तन के साधारण कार्य घंटों के दौरान 2 घंटे के स्पष्ट नोटिस देते हुए रद्द	5263.42	--	5.1.2.	जब क्रेन की मांग की जाती है परंतु उपयोग नहीं किया जाता है और पत्तन के साधारण कार्य घंटों के दौरान 2 घंटे का स्पष्ट नोटिस देते हुए रद्द	5263.42	--	प्रति मांग	5.1.2.			0%

[illegible]

22	टोवेज प्रभार:			5.2. 1				5.2. 1		44.27	5%
		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रू. में)		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रू. में)					
	30 टन बीपी तक की टग	389.75	10417.89	5.2. 1	409.23	10938.79	प्रति घंटा अथवा उसका भाग (न्यूनतम दो घंटे के अधीन)	5.2. 1			5%
	30 टन बीपी से अधिक की टग	779.5	20835.78	5.2. 1	818.48	21877.58		5.2. 1			5%
23	गैंग/पाइलट लांच किराया/पाइलट शुल्क के साथ मूरिंग नाव:			5.3	गैंग/पाइलट लांच किराया/पाइलट शुल्क के साथ मूरिंग नाव:			5.3		12.69	5%
	विवरण	इकाई	दर (रू. में)		दर (रू. में)						
	गैंग के साथ मूरिंग नाव	प्रथम 4 घंटे अथवा उसके भाग के लिए	495.34		520.1		प्रथम 4 घंटे अथवा उसके भाग के लिए				5%
		प्रत्येक अतिरिक्त घंटा अथवा उसका भाग के लिए	186.15		195.45		प्रत्येक अतिरिक्त घंटा अथवा उसका भाग के लिए				5%
	पाइलट लांच	प्रति संचलन	2790.13		2929.64		प्रति संचलन				5%
24	आंतरिक हारबर में ड्रेजिंग से डम्पिंग ग्राउंड तक बाजों, लदे हुए बाजों, लदे हुए बाजों/खाली बाज "ड्रेजर" आदि के स्थानांतरण के लिए उपलब्ध करवाये गए पाइलट तथा पाइलट लांचों के लिए सेवाओं हेतु दरें।			5.4				5.4			
		विवरण	दर प्रति संचलन (रू. में)		दर प्रति संचलन						

					(रू. में)						
		आंतरिक हारबर से विनियुक्त क्षेत्र (ओएच) तक लदे हुए बार्ज के संचलन के लिए पाइलट लांच हेतु किराया प्रभार	2790.13	5.4	2929.64		दर प्रति संचलन (रू. में)	5.4			5%
		आंतरिक हारबर से विनियुक्त क्षेत्र (ओएच) तक लदे हुए बार्ज के संचलन के पूरा होने के लिए पाइलट लांच हेतु किराया प्रभार	2790.13	5.4	2929.64		दर प्रति संचलन (रू. में)	5.4			5%
25	बिजली क्रेन प्रभार (अन्य प्रयोग जैसे बार्जों से/को कार्गो प्रहस्तन, गैर-कार्गो परिचालन के लिए) जब बर्थ किराये से वसूल नहीं किया जाता है।			5.5				5.5	अनुलग्नक की मद सं. 17 से 20 में शामिल		
		दर रू. में	न्यूनतम प्रभार (रू. में)		दर रू. में	न्यूनतम प्रभार (रू. में)					
	10 टन बिजली घाट क्रेन	546.06	1092	5.5	प्रस्तावित एसओआर में हटाया गया है	प्रस्तावित एसओआर में हटाया गया है					
	15 टन बिजली घाट क्रेन	3693	7386	5.5	प्रस्तावित एसओआर में हटाया गया है	प्रस्तावित एसओआर में हटाया गया है					
	20 टन बिजली घाट क्रेन	4155	8310	5.5	4155	8310	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	5.5			0%
26	मोबाइल क्रेन प्रभार:										
		दर	न्यूनतम प्रभार	5.6	दर	न्यूनतम प्रभार		5.6			0%
		(रू. में)	(रू. में)		(रू. में)	(रू. में)					
	मोबाइल क्रेन	645	1290		645	1290	प्रति घंटा अथवा उसका				

							भाग				
	(45 टन तक क्षमता)			5.6				5.6			0%
	मोबाइल क्रेन	1593	3185		1593	3185	प्रति घंटा अथवा उसका भाग				
	(क्षमता 75 टन)			5.6				5.6			0%
27	फोर्क लिफ्ट ट्रक/टॉप लिफ्ट कैरियर प्रभार:			5.7				5.7			0%
	विवरण	दर			विवरण						
		(रू. में)									
	5000 कि.ग्रा. तक और सहित फोर्कलिफ्ट ट्रक	2865		5.7	2865		प्रति 8 घंटे की पाली अथवा उसका भाग	5.7			0%
	10 टन और 12 टन डीजल फोर्कलिफ्ट ट्रक	6595		5.7	6595		प्रति 8 घंटे की पाली अथवा उसका भाग	5.7			0%
28	चालित बैगन धर्मकांटा (100 टन)			5.8				5.8			NIL
	रू. 10/- प्रति 8 पहिये की बैगन की दर से चालित धर्मकांटे 100 टन क्षमता पिट के प्रयोग के लिए प्रभार	रू. 13.20		5.8	रू. 13.20		प्रति 8 पहियों की बैगन	5.8		44.16	0%
29	लाइसेंस (भंडारण) शुल्क के लिए प्रभार			6				6			0%
	विवरण	दर (रू. में)	दंडात्मक दर (रू. में)		दर (रू. में)	दंडात्मक दर (रू. में)					

	शेडों के लिए लाइसेंस शुल्क: अंतरण शेड और भंडारण शेड, भंडारगृह तथा जीसीवी के पीछे भंडारगृह सहित सभी डके हुए स्थान	4710 प्रति सप्ताह अथवा उसका भाग	9420	6	4710 प्रति सप्ताह अथवा उसका भाग	9420	प्रति 100 वर्ग मी.	6		457.10	0%
	खुले स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क	आदेश सं. टीएएमपी/48/20 14-वीपीटी दिनांक 15 जनवरी 2016 के कार्यान्वयन की तारीख से अलग से इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किराये की अनुसूची के अनुसार इस मद के लिए लाइसेंस शुल्क होगा।		6	आदेश सं. टीएएमपी/48/201 4-वीपीटी दिनांक 15 जनवरी 2016 के कार्यान्वयन की तारीख से अलग से इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किराये की अनुसूची के अनुसार इस मद के लिए लाइसेंस शुल्क होगा।		प्रति 100 वर्ग मी.	6		1586.49	
	टी-2 शेड के प्रथम तल के लिए लाइसेंस शुल्क	2638 प्रति सप्ताह अथवा उसका भाग	5276	6	प्रस्तावित एसओआर में हटाया गया है	प्रस्तावित एसओआर में हटाया गया है	प्रति 100 वर्ग मी.	6			
				6				6			
30	अन्य सेवाओं के लिए प्रभार										
	पोतों को पानी की आपूर्ति के लिए प्रभार:			7.1.				7.1.		33.48	10%
	विवरण	विदेशगामी पोत	तटीय पोत (रू. में)		विदेशगामी पोत	तटीय पोत (रू. में)					
		(अ.डा. में)			(अ.डा. में)						
	तट पर पोतों को पानी की आपूर्ति।	3.42	91.43	7.1.	3.762	100.58	प्रति 1000 लिटर अथवा उसका भाग	7.1.			10%
		[न्यूनतम अ.डा. 17.099 के अधीन]	(न्यूनतम रू. 457.16 के अधीन)	7.1.	[न्यूनतम अ.डा. 18.81 के अधीन]	(न्यूनतम रू. 502.88 के अधीन)		7.1.			10%
	बार्ज द्वारा पोतों को पानी की आपूर्ति।	4.41	117.97	7.1.	4.854	129.77	प्रति 1000 लिटर अथवा उसका भाग	7.1.			10%

[illegible]

	गुट्टिकाएं, अल्यूमिनियमऔर उर्वरक वर्ध पर कार्गो)										
	शुष्क बल्क के लिए	1.98		7.5	1.98		प्रति टन अथवा उसका भाग	7.5		340.06	0%
	ब्रेक बल्क के लिए	0.66		7.5	0.66		प्रति टन अथवा उसका भाग	7.5		7.20	0%
	60 टन रोड धर्मकांटा			7.5				7.5		2.42	
	प्रति ट्रक (लदा हुआ अथवा खाली)	15.17		7.5	15.17		प्रति ट्रक (लदा हुआ अथवा खाली)	7.5			0%
	प्रति ट्रेलर (खाली)	15.17		7.5	15.17		प्रति ट्रेलर (खाली)	7.5			0%
	प्रति ट्रेलर (लदा हुआ)	30.34		7.5	30.34		प्रति ट्रेलर (लदा हुआ)	7.5			0%
	फेन्डरों का स्थानांतरण	13189.88		7.5	26380		प्रति स्थानांतरण	7.5			100%
	बंकर बाजों/पोतों के माध्यम से आपूर्ति किए गए बंकरों पर लेवी	7.91		7.5	7.91		प्रति कि.ली.	7.5			0%
	बिलों की डुप्लीकेट काँपी	65.95		7.5	65.95		प्रत्येक प्रति	7.5			0%
	भुगतान/भारतोलन का प्रमाणपत्र	65.95		7.5	65.95		प्रत्येक प्रमाणपत्र	7.5			0%
	संशोधन प्रति	65.95		7.5	65.95		प्रत्येक संशोधन	7.5			0%
	दरमान	131.90		7.5	131.9		प्रत्येक फ्लापी/कम्पे कट डिस्क/हार्ड कापी	7.5			0%
	वर्धिंग कार्यक्रम की आपूर्ति			7.5				7.5			0%
	टीएम के कार्यालय में बिना डाक व्यय	1318.99		7.5	1320		प्रति काँपी प्रति वर्ष	7.5			0%
	डाक व्यय के साथ	3956.96		7.5	3957		प्रति काँपी प्रति वर्ष	7.5			0%

	अतिरिक्त प्रति	329.75		7.5	330		प्रति काँपी प्रति वर्ष	7.5			0%
35	शुष्क गोदीकरण प्रभार:										NIL
	विशाखापत्तनम पत्तन न्यास आंतरिक हारबर में शुष्क गोदी के प्रयोग के लिए:										
	विवरण	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रू. में)	7.6.1.1	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रू. में)		7.6.1.1		382.93	0%
	पहले दिन से 14वें दिन	3150.15	88531.50	7.6.1.1	3150.15	88531.5	प्रतिदिन	7.6.1.1			0%
	15वें से 30वें दिन तक	4723.70	132754.51	7.6.1.1	4723.7	1,32,754.51	प्रतिदिन	7.6.1.1			0%
	31वें दिन से आगे	6300.28	177062.99	7.6.1.1	6300.28	1,77,062.99	प्रतिदिन	7.6.1.1			0%
	डॉक ब्लॉक तैयारी प्रभार:			7.6.1.2				7.6.1.2			0%
	विवरण	50 मी. तक पोत की लंबाई	50 मी. से अधिक 100 मी. तक पोत की लंबाई	100 मी. से अधिक लंबाई का पोत		50 मी. तक पोत की लंबाई	50 मी. से अधिक 100 मी. तक पोत की लंबाई	100 मी. से अधिक लंबाई का पोत			0%
	फ्लैट बॉटम पोत	221589.90	276987.38	332384.85	7.6.1.2	221590	276987	332385	समेकित	7.6.1.2	0%
							दर				0%
	आकृति वाले पोत	379868.40	506491.20	633114.00	7.6.1.2	379868	506491	633114		7.6.1.2	0%
36	समेकित गोदीकरण और अगोदीकरण प्रभार				7.6.1.3.	समेकित गोदीकरण और अगोदीकरण प्रभार			7.6.1.3.		0%
	समेकित गोदीकरण तथा अगोदीकरण प्रभार अ.डा. 6704.52 प्रति					समेकित गोदीकरण और अगोदीकरण प्रभार अ.डा. 6704.52 प्रति					0%

[illegible]

संसाधनों और प्रशिक्षण परिचालनों के वैज्ञानिक सर्वेक्षण के लिए होते हैं/तैनात किए जाते हैं जैसा नीचे विनिर्दिष्ट किया गया है और तीन सरकारी सर्वेक्षण/प्रशिक्षण पोतों पर पत्तन देयताएं और घाटशुल्क प्रभार वसूल नहीं किए जाते हैं।											
विवरण	बर्थ किराया प्रतिदिन			बर्थ किराया प्रतिदिन							
	(रू. में)			(रू. में)							
फिशिंग ट्राउलर (मिनी) 14 एनआरटी तक	135.28		7.6.2.1	135.28		प्रतिदिन अथवा उसका भाग प्रति ट्रेलर	7.6.2.1				0%
फिशिंग ट्राउलर्स (बड़े) 14 एनआरटी से ऊपर	203.14		7.6.2.1	203.14		प्रतिदिन अथवा उसका भाग प्रति ट्रेलर	7.6.2.1				0%
पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची			7.6.2.2	पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची			7.6.2.2			13.80	0%
'यदि अभियंत्रित फिशिंग नावों/फिशिंग ट्राउलरों (छोटे और बड़े) को टोविंग के लिए पत्तन के पाइलट की सेवाओं की आवश्यकता होती है, तो विदेशगामी पोत के लिए अ.डा. 472.50 और				'यदि अभियंत्रित फिशिंग नावों/फिशिंग ट्राउलर्स (छोटे अथवा बड़े) टोविंग के लिए पत्तन के पाइलट की सेवाओं की अपेक्षा करते हैं, तो विदेशगामी पोत के लिए अ.डा. 614.25 और तटीय पोतों के लिए							0%

	तटीय पोतों के लिए रु. 12629.90 वसूल किया जाएगा।"				रु.16418.90 वसूल किया जाएगा।"						
39	टग के प्रयोग के साथ फिशिंग ट्राउलरों (छोटा अथवा बड़ा) के लिए स्थानांतरण प्रभारों की अनुसूची:			7.6.2.3				7.6.2.3			0%
	क्र.सं.	विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु. में)		विदेशगामी पोत (अ.डा. में)	तटीय पोत (रु. में)					
	फिशिंग ट्राउलर (मिनी) 14 एनआरटी तक	9.50	253.90	7.6.2.3	9.5	253.9	प्रत्येक परिचालन के लिए	7.6.2.3			0%
	फिशिंग ट्राउलर्स (बड़े) 14 एनआरटी से ऊपर	26.60	711.00	7.6.2.3	26.6	711	प्रत्येक परिचालन के लिए	7.6.2.3			0%
40	अभियंत्रित फिशिंग नावों/फिशिंग ट्राउलरों (छोटे और बड़े) के स्लिपिंग इन और स्लिपिंग आउट प्रभार।								अनुलग्नक क की मद सं. 35 से 38 में शामिल किया गया है		
	विवरण	दर (रु. में)			दर (रु. में)						
		दोनों परिचालनों के लिए			दोनों परिचालनों के लिए						
	अभियंत्रित फिशिंग नाव	8400		7.6.2.4	8400		दोनों परिचालनों के लिए	7.6.2.4			0%
	फिशिंग ट्राउलर (मिनी) 14 एनआरटी तक	33000		7.6.2.4	33000		दोनों परिचालनों के लिए	7.6.2.4			0%
	फिशिंग ट्राउलर्स (बड़े) 14 एनआरटी से ऊपर	84000		7.6.2.4	84000		दोनों परिचालनों के लिए	7.6.2.4			0%

41	स्लिपवे कॉम्पलेक्स और फिशिंग शुष्क गोदी को जेट्टियां अप्रोच सहित स्लिपवे कॉम्पलेक्स के लिए स्लिपवे मरम्मत वर्ध किराया प्रभार।										
	विवरण	दर प्रतिदिन (रु. में)			दर प्रतिदिन (रु. में)						
	अभियंत्रीकृत फिशिंग नाव	[I] प्रथम दिन के लिए रु. 900.00		7.6.2.5	[I] प्रथम दिन के लिए रु. 900.00		परिचालन	7.6.2.5			0%
		[ii] 2रे दिन से आगे रु. 450		7.6.2.5	[ii] 2रे दिन से आगे रु. 450		परिचालन	7.6.2.5			0%
	फिशिंग ट्राउलर (मिनी) 14 एनआरटी तक	1650		7.6.2.5	1650		परिचालन	7.6.2.5			0%
	फिशिंग ट्राउलर्स (बड़े) 14 एनआरटी से ऊपर	3600		7.6.2.5	3600		परिचालन	7.6.2.5			0%
42	फिशरीज हारबर में शुष्क गोदी के लिए गोदीकरण और अगोदीकरण प्रभार			7.6.2.6.	फिशरीज हारबर में शुष्क गोदी के लिए गोदीकरण और अगोदीकरण प्रभार			7.6.2.6.			0%
	दोनों परिचालनों के लिए गोदीकरण एवं अगोदीकरण प्रभार रु. 132000/- प्रतिदिन।				दोनों परिचालनों के लिए गोदीकरण और अगोदीकरण प्रभार रु. 132000/- प्रतिदिन।						0%
43	फिशिंग हारबर में शुष्क गोदी के लिए शुष्क गोदीकरण प्रभार।										
	प्रथम दिन के लिए	रु. 48000/- प्रतिदिन		7.6.2.7.	रु. 48000/- प्रतिदिन		प्रतिदिन	7.6.2.7.			0%

	2र से 10वें दिन तक	रु. 39000/- प्रतिदिन		7.6.2.7.	रु. 39000/- प्रतिदिन		प्रतिदिन	7.6.2.7.			0%
	11वें दिन से 20वें दिन तक	रु. 48000/- प्रतिदिन		7.6.2.7.	रु. 48000/- प्रतिदिन		प्रतिदिन	7.6.2.7.			0%
	21वें दिन से 30वें दिन तक	रु. 78000/- प्रतिदिन		7.6.2.7.	रु. 78000/- प्रतिदिन		प्रतिदिन	7.6.2.7.			0%
	31वें दिन से 37वें दिन तक	रु. 138000/- प्रतिदिन		7.6.2.7.	रु. 138000/- प्रतिदिन		प्रतिदिन	7.6.2.7.			0%
	38वें दिन से 44वें दिन तक	रु. 168000/- प्रतिदिन		7.6.2.7.	रु. 168000/- प्रतिदिन		प्रतिदिन	7.6.2.7.			0%
	45वें दिन से 51वें दिन तक	रु. 198000/- प्रतिदिन		7.6.2.7.	रु. 198000/- प्रतिदिन		प्रतिदिन	7.6.2.7.			0%
	52वें दिन से 58वें दिन तक	रु. 228000/- प्रतिदिन		7.6.2.7.	रु. 228000/- प्रतिदिन		प्रतिदिन	7.6.2.7.			0%
	59वें दिन से आगे	रु. 258000/- प्रतिदिन		7.6.2.7.	रु. 258000/- प्रतिदिन		प्रतिदिन	7.6.2.7.			0%
44	बंकरों पर लेवी:										
	नामपद्धति	दर (रु. में)		7.6.2.8	दर (रु. में)			7.6.2.8		6.37	0%
	फिशिंग ट्राउलरों/अभियंत्री कृत फिशिंग नावों के लिए बंकरों पर लेवी	0.05		7.6.2.8	0.05		प्रति लिटर	7.6.2.8			0%
45	ऑयल बिल्ज के निपटान के लिए प्रभार:										
	क्र.सं.	दर (रु. में)		7.6.2.9	दर (रु. में)			7.6.2.9			0%
	जलयानों से ऑयल बिल्ज अवशिष्टों का निपटान										
	क) निश्चित ऑयल बूम के लिए किराया प्रभार	3680		7.6.2.9	3680		प्रति जलयान प्रति 8 घंटे की पाली अथवा उसका भाग	7.6.2.9			0%
	ख) फ्लोटिंग ऑयल बूम के लिए	9487.5		7.6.2.9	9487.5			7.6.2.9			0%

	किराया प्रभार											
46	लाइसेंस जारी करने के लिए प्रभार:			8								
	विवरण	दर प्रति लाइसेंस रु. में			दर प्रति लाइसेंस रु. में							
		अवधि	नया	नवीकरण	अवधि	नया	नवीकरण					
(i).	स्टीवडोरिंग	2 वर्ष	6825.7603 13	6825.7603 1	3 वर्ष	100000	100000	दर प्रति लाइसेंस	8		19.12	
(ii).	जलयान मरम्मत	1 वर्ष	3185.3548 13	3185.3548 1	1 वर्ष	3825	3825	दर प्रति लाइसेंस	8			20 %
(iii).	चिपिंग और पेंटिंग	1 वर्ष	1668.5191 88	1668.5191 9	1 वर्ष	2000	2000	दर प्रति लाइसेंस	8			20 %
(iv).	जलयान चंदेलिंग	1 वर्ष	682.58130 72	682.58130 7	1 वर्ष	825	825	दर प्रति लाइसेंस	8			21 %
(v).	अन्य व्यापारी लाइसेंस	1 वर्ष	455.05068 75	455.05068 8	1 वर्ष	550	550	दर प्रति लाइसेंस	8			21 %
(vi).	को-ऑपरिंग लाइसेंस	1 वर्ष	131.89875	131.89875	1 वर्ष	175	175	दर प्रति लाइसेंस	8			33 %
(vii).	ताजा पानी जारी लाइसेंस	1 वर्ष	6594.9375	6594.9375	1 वर्ष	7925	7925	दर प्रति लाइसेंस	8			20 %
								अनुमानित राजस्व			72378.01	
								रेलवे अर्जन			15226.13	
								वीपीटी द्वारा अनुमानित कुल राजस्व			87604.14	
								रेलवे अर्जन के सिवाय टीएएमपी द्वारा सुविचारित कुल राजस्व अनुमान			72378.01	

अनुलग्नक - III

प्रपत्र-5

वीपीटी द्वारा प्रेषित और टीएएमपी द्वारा संशोधित प्रस्तावित प्रशुल्क और शर्तों के सापेक्ष मौजूदा एसओआर और शर्तों की तुलना

क्र.सं.	मौजूदा एसओआर प्रशुल्क और शर्तें	प्रस्तावित एसओआर प्रशुल्क और शर्तें	वीपीटी द्वारा शर्तों में संशोधनों के लिए कारण/औचित्य	टीएएमपी द्वारा विश्लेषण
1	खंड 1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तें (xxiv) (क)	खंड 1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तें (xxiv) (क)		

<p>[इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सामान्य अंगीकरण आदेश सं. टीएमपी/4/2004—सामा. दिनांक 16 दिसंबर 2016]</p>	<p>(xxiv). (क). भारत-बंगलादेश तटीय पोत परिवहन अनुबंध के परिचालन के लिए मानक परिचालन प्रक्रिया (एसओपी) के खंड के अनुसार, भारत और बंगलादेश के बीच तटीय पोत परिवहन अनुबंध के अधीन बंगलादेश से भारत में प्रवेश करने वाले पोत विदेशगामी (एफजी) पोत के रूप में नहीं माना जाना चाहिए।</p> <p>(ख). पत्तन तथा अन्य प्रभार</p> <p>(i). दो देशों के बीच तटीय पोत परिवहन अनुबंध के अधीन भारत में बंगलादेश गणराज्य के पोतों के प्रवेश पर पत्तन देयताएं वसूल किए जाएंगे और अंतर देशीय व्यापार में संलिप्त तटीय पोत परिवहन में संलिप्त घरेलू पोत के रूप में माना जाएगा और विदेशगामी (एफजी) पोत नहीं माना जाएगा।</p> <p>(ii). तटीय पोतों से उन प्रभारित के बराबर संरक्षणता, पाइलटेज और अन्य विशिष्ट सेवाओं के लिए प्रभार बंगलादेश गणराज्य के पोतों पर वसूल किए जाएंगे। प्रभार तटीय पोत परिवहन में संलिप्त तटीय पोत पर यथा लागू पोतों की कार्गो ढुलाई क्षमता के संदर्भ में निर्धारित किए जाएंगे।”</p>	<p>(क). टीएमपी आदेश दिनांक 16.12. 2016 क अनुसार खंड 1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तें (xiv) (क एवं ख) में शामिल किया गया है।</p>	<p>उपयोक्ताओं में से एक, नवदीप मरीन सर्विसस प्रा. लि. ने भारत-बंगला देश तटीय पोत परिवहन अनुबंध के परिचालन के लिए मानक परिचालन प्रक्रिया (एसओपी) के खंड 6.1 के अनुसार टिप्पणी (क) को संशोधित करने का अनुरोध किया था, भारत और बंगलादेश के बीच तटीय पोत परिवहन अनुबंध के अधीन बंगलादेश के कार्गो गंतव्य के साथ (एसओपी में यथा विनिर्दिष्ट) बंगलादेश के किसी पत्तन को विशाखापत्तनम से नौचालन और बंगलादेश मूल का कार्गो उतारने के लिए (एसओपी में यथा विनिर्दिष्ट) बंगलादेश के किसी पत्तन से विशाखापत्तनम पत्तन में प्रवेश करने वाले पोत विदेशगामी (एफजी) पोत नहीं माने जाएंगे और घरेलू पोत माने जाएंगे, तदनुसार, सभी पोत एवं कार्गो संबंधित प्रभार तटीय पोतों से वसूल किए जाने वाले के समान वसूल किए जाएंगे। प्रभार 6,000 जीआरटी तक के पोतों के लिए एसओपी के खंड 3.2 के संदर्भ में निर्धारित किए जाएंगे।</p> <p>तथापि, वीपीटी ने सामान्य अंगीकरण आदेश दिनांक 16 दिसंबर 2016 में यथा अनुमोदित टिप्पणी को बनाये रखा है।</p> <p>सामान्य अंगीकरण आदेश दिनांक 16 दिसंबर 2016 में निर्धारण एमओएस के पत्र सं. डब्ल्यूटीसी-15025/5/2012-आईडब्ल्यूटी (खंड 3) (पीटी) दिनांक 25 नवंबर 2016 के अनुसरण में है और स्पष्ट है। वीपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणियां इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सामान्य आदेश के अनुसार है और इसलिए पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित निर्धारित किया गया है। चूंकि बंगलादेश से</p>
--	--	--	--

				भारत में प्रवेश करने वाले पोत वीपीटी में आ सकते हैं और टीएमपी द्वारा पारित आदेश एक सामान्य अंगीकरण आदेश है, इसलिए वीपीटी के एसओआर में केवल संशोधन की आवश्यकता नहीं है।
2	2.1.1 क्रूज पोतों के लिए प्रशुल्क: --	2.1.1. क्रूज पोतों के लिए प्रशुल्क: (क). क्रूज आगमन के लिए समेकित पत्तन प्रभार पहले 12 घंटे रुकने के लिए 0.35 डालर प्रति जीआरटी पर निर्धारित किए गए हैं। अन्य प्रभार जैसे बर्थ किराया, पत्तन देयताएं, पाइलटेज, यात्री शुल्क आदि वसूल नहीं किए जाते हैं। (ख). 12 घंटे से अधिक विराम अवधि के लिए, बर्थ किराया वीपीटी एसओआर के अनुसार संग्रहीत किया जाएगा। (ग). उपर्युक्त युक्तिसंगत प्रशुल्क पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र सं. एसडब्ल्यू-15011/2/ 2016-एमजी दिनांक 3.11.2017 के अनुसार तीन वर्षों की अवधि के लिए परीक्षण आधार पर लागू किए जाते हैं और 3.11.2020 तक वैध है।	पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र सं. एसडब्ल्यू-15011/2/ 2016-एमजी दिनांक 3.11.2017 के अनुसार शामिल किया गया है।	पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित संशोधित एसओआर में शामिल किया गया है क्योंकि यह मामूली शोधन के अधीन एमओएस पत्र दिनांक 3 नवंबर 2017 से आता है। वैधता वीपीटी द्वारा प्रस्तावित 03.11.2020 की बजाय 2.11.2020 तक अर्थात् 3.11.2017 से 3 वर्ष तक निर्धारित की गई है।
3	--	2.1.2. भारत में घरेलू क्रूज पोतों के लिए प्रशुल्क: (क). एक वर्ष में 75-100 के बीच आने वाले घरेलू क्रूज पोतों के लिए 40 प्रतिशत और एक वर्ष में 100 से अधिक आने वाले घरेलू क्रूज पोतों के लिए 50 प्रतिशत की समेकित रियायत। (ख). उपर्युक्त दोनों रियायतों को पाइलट सेवाएं उपलब्ध करवाये जाने से नहीं जोड़ा जा सकता। (ग). 12 घंटे से अधिक समय तक बर्थ में रुकने के लिए, एसओआर के अनुसार एक अतिरिक्त बर्थ किराया लागू होगा। (घ). ये रियायतें 3.11.2020 तक लागू हैं।	सभी महापत्तन न्यासों को संबोधित पोत परिवहन मंत्रालय के पत्र सं. एसडब्ल्यू-15011/1/2019-एमजी दिनांक 08.03.2019 के अनुसार शामिल किया गया है। पत्तन ने एमओएस के उक्त पत्र की प्रतिलिपि भेजी है।	पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के मद्देनजर, प्रस्तावित टिप्पणियां वीपीटी के संशोधित एसओआर में निर्धारित की गई हैं।
4	2.2.3. स्थानांतरण प्रभार	2.2.3. स्थानांतरण प्रभार		
	शून्य	2. स्थानांतरण के दौरान कोल्ड मूव के मामले में, स्थानांतरण प्रभारों का 25 प्रतिशत अतिरिक्त वसूल किया जाएगा।	ट्रेड द्वारा अपने पत्र दिनांक 22.6.2019 द्वारा किए गए अनुरोध के मद्देनजर वीपीटी द्वारा इस खंड को शामिल किया	वर्तमान में, स्थानांतरण के दौरान कोल्ड मूव के लिए, पाइलटेज प्रभारों का 25 प्रतिशत अतिरिक्त वसूल किया जाता है।

			<p>गया है।</p> <p>वर्तमान दरमान में, पाइलटेज शुल्क से संबंधित खंड 2.2.1 की मद-2 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि पाइलटेज प्रभारों का 25 प्रतिशत प्रत्येक कोल्ड मूव के लिए अतिरिक्त वसूल किया जाएगा। ट्रेड ने स्थानांतरण प्रभारों में भी इस प्रावधान को विस्तारित किए जाने का अनुरोध किया है। इन सभी दिनों में, स्थानांतरण में कोल्ड मूव प्रभार भी पाइलटेज शुल्क के 25 प्रतिशत की दर से परिगणित किए गए थे। अब ट्रेड के अनुरोध पर, वीपीटी स्थानांतरण प्रभारों के 25 प्रतिशत की दर से कोल्ड मूव प्रभार लागू करने के लिए सहमत है। चूंकि स्थानांतरण प्रभार पाइलटेज प्रभारों के कम हैं, वीपीटी को स्थानांतरण के समय कोल्ड मूव के लेखा में राजस्व का नुकसान होगा। इसलिए, इस संबंध में राजस्व का अनुमान नहीं लगाया गया है।</p>	<p>ट्रेड से प्राप्त अनुरोध के आधार पर, पत्तन ने स्थानांतरण प्रभारों पर 25 प्रतिशत अतिरिक्त का प्रस्ताव किया था। प्रस्तावित टिप्पणी पत्तन द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर अनुमोदित की गई है।</p>
5	2.2.4. पाइलटेज/स्थानांतरण से संबंधित सामान्य टिप्पणियां:	2.2.4. पाइलटेज/स्थानांतरण से संबंधित सामान्य टिप्पणियां:		
	3. “पत्तन सुविधा” को निम्नवत् परिभाषित किया गया है:	3. “पत्तन सुविधा” को निम्नवत् परिभाषित किया गया है:		
	<p>“यदि बर्थ/मूरिंग/जेट्टी पर वर्किंग कार्गो पोत को निकर्षण कार्य, हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण कार्य के लिए अथवा ड्रेजर के लिए बर्थ आर्बिटिट करने हेतु अथवा बर्थों में मरम्मत कार्य करने के लिए, अनुरक्षण और ऐसे अन्य समान कार्यों के लिए जिनके लिए स्थानांतरण/पाइलटेज की आवश्यकता होती है, स्थानांतरित/बर्थ से बाहर किया जाता है तो ऐसे स्थानांतरण/पाइलटेज को पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण/पाइलटेज माना जाता है”। ऐसे स्थानांतरित पोत को हटाने के लिए किए गए स्थानांतरण/पाइलटेज को भी “पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण/पाइलटेज” माना जाता है।</p>	<p>“यदि बर्थ/मूरिंग/जेट्टी पर वर्किंग कार्गो पोत को निकर्षण कार्य, हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण कार्य के लिए अथवा ड्रेजर के लिए बर्थ आर्बिटिट करने हेतु अथवा बर्थों में मरम्मत कार्य करने के लिए, अनुरक्षण और ऐसे अन्य समान कार्यों के लिए जिनके लिए स्थानांतरण/पाइलटेज की आवश्यकता होती है, स्थानांतरित/बर्थ से बाहर किया जाता है तो ऐसे स्थानांतरण/पाइलटेज को पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण/पाइलटेज माना जाता है”। ऐसे स्थानांतरित पोत को हटाने के लिए किए गए स्थानांतरण/पाइलटेज को भी “पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण/पाइलटेज” माना जाता है।</p>	<p>एसओआर 2016 में मौजूदा खंड बनाये रखा गया है।</p>	--

	--	क) यदि किसी वर्किंग कार्गो पोत को दूसरे बर्थ में स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता पड़ती है ताकि एलओए, बीम आदि की सीमा के मद्देनजर गोदी में उसी बर्थ अथवा किसी अन्य बर्थ में दूसरे पोत की बर्थिंग अथवा नौचालन किया जा सके, ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।	प्रस्तावित खंड पोत के इस स्थानांतरण को पत्तन सुविधा के रूप में मानकर शामिल किया गया है।	पत्तन ने मौजूदा एक खंड के स्थान पर 3 नए खंड शामिल करते हुए पत्तन सुविधा के कारण पोतों के स्थानांतरण की परिभाषा को विस्तारित करने का प्रस्ताव किया था। पत्तन ने मामले की कार्यवाही के दौरान वीएसएए द्वारा दिए गए सुझाव को भी शामिल किया था और (ख) एवं (ग) पर प्रस्तावित पूर्व टिप्पणियों को संशोधित किया गया है।
	--	ख) जब कभी पोतों को उच्चतर ड्राफ्ट के पोत को व्यवस्थित करने के लिए गहरे ड्राफ्ट बर्थ से कमतर ड्राफ्ट बर्थ में स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता होती है तो ऐसे स्थानांतरण को पत्तन सुविधा के लिए माना जाएगा और स्थानांतरित किए जाने के लिए प्रस्तावित बर्थ में पोत पर और बर्थ किए जाने के लिए आने वाले पोत पर स्थानांतरण प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।	यह खंड पोत के स्थानांतरण को पत्तन सुविधा के रूप में मानने के लिए प्रस्तावित एसओआर में शामिल किया गया है क्योंकि ट्रेड ने स्थानांतरण प्रभार वसूल नहीं करने का अनुरोध किया था। इसलिए, प्रस्तावित खंड जोड़ा गया है। वीएसएए द्वारा सुझाये गए कुछ सुधार भी संशोधित प्रस्तावित एसओआर में शामिल किए गए हैं। तथापि, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि यह केवल पत्तन परिचालित बर्थों के लिए लागू है।	अतः पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण के रूप में पोत संचलन मानने के लिए नई प्रस्तावित टिप्पणियां (क), (ख) और (ग) अनुमोदित की गई हैं। टिप्पणी (ख) के संबंध में, पत्तन ने बताया है कि यह केवल पत्तन परिचालित बर्थों के लिए लागू होगा। उक्त बिंदु टिप्पणी में शामिल किया गया है जैसाकि वीपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया है।
	--	ग) यदि पोत को एचएमसी, बर्थ की निकासी आदि सहित पत्तन उपस्कर के खराबी के कारण स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण के रूप में माना जाएगा।	ट्रेड ने पत्तन उपस्कर के बाद 'एचएमसी सहित' शब्द शामिल किए जाने का अनुरोध किया था। ट्रेड के अनुरोध पर विचार किया गया था, तथापि, एचएमसी की खराबी के कारण, यदि पोत स्थानांतरित किया जाता है तो, एचएमसी के कार्य आदेश की प्रासंगिक शर्त लागू होगी।	
	--	घ) जब कभी पोतों को लदाई को जारी रखने में सुविधा प्रदान करने के लिए सीधे या लंगरगाह के माध्यम से कम गहरे बर्थ से गहरे डुबाव वाले बर्थ में स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता होती है तो ऐसे स्थानांतरण को पत्तन सुविधा के लिए माना जाएगा। गहरे डुबाव वाले बर्थ की मांग करने वाले अपटोपिंग पोत पर स्थानांतरण प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे। ये सभी स्थानांतरण "पत्तन सुविधा" के लिए माने जाते हैं।	यह खंड पहले मूल प्रस्तावित एसओआर में नहीं था। टीएमपी के साथ संयुक्त सुनवाई के दौरान, ट्रेड ने इस खंड के लिए अनुरोध किया था, जैसाकि गहरे डुबाव बर्थ से कम डुबाव वाले बर्थ तक 3(ख) पोतों को शामिल किया गया है। अब कम गहरे बर्थ से गहरे डुबाव वाले बर्थ में स्थानांतरित किए जाने के लिए अपेक्षित पोतों को एसओआर में लाया गया है।	वीपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी का समावेशन उपयोक्ताओं/उपयोक्ता एसोसिएशनों अर्थात् वीएसएए और नवशिव मरीन सर्विसस प्रा. लि. द्वारा किए गए अनुरोध से आता है। प्रस्तावित टिप्पणी संशोधित एसओआर में शामिल की गई है।

			<p>वीएसएए ने यह उद्धरित करते हुए इस नए खंड को शामिल करने का अनुरोध किया था कि पत्तन ने दूसरे गहरे डुबाव वाले पोत को व्यवस्थित करने के लिए गहरे डुबाव से कम डुबाव में स्थानांतरित पोत के लिए स्थानांतरण को 'पत्तन सुविधा' के रूप में स्थानांतरण मानते हुए स्थानांतरण प्रमारों से छूट का प्रस्ताव किया था। तथापि, निर्यात पोतों अर्थात् कम डुबाव बर्थ से गहरे डुबाव वाले बर्थ तक के लिए समान छूट रह गई थी। इसलिए इस नए खंड को शामिल किए जाने का सुझाव दिया गया है।</p> <p>वीपीटी ने ट्रेड के अनुरोध पर विचार किया है और प्रस्तावित टिप्पणी को शामिल किया है।</p>	
6	<p>2.3.3 (2) पोत के अतिविराम के लिए</p> <p>(ii). नीचे उल्लिखित अवधि के लिए जुर्माना आकर्षित किए बिना कार्गो के परिचालन के बाद पोत को बर्थ अधिग्रहण की अनुमति दी जाएगी:-</p> <p>(च). सभी अन्य मामलों में - 07 घंटे</p>	<p>2.3.3. (2). पोत के अतिविराम के लिए</p> <p>(ii). नीचे उल्लिखित अवधि के लिए जुर्माना आकर्षित किए बिना कार्गो के परिचालन के बाद पोत को बर्थ अधिग्रहण की अनुमति दी जाएगी:-</p> <p>[मौजूदा एसओआर में (क) से (ड)]</p> <p>(च). सभी अन्य मामलों में - 04 घंटे</p>	<p>वर्तमान एसओआर में, "सभी अन्य मामलों में" खंड 2.3.3(2)(ii)(च) में जुर्माना आकर्षित किए बिना कार्गो परिचालन को पूरा करने के बाद बर्थ में पोत के अतिविराम के लिए अनुमत समय 07 घंटे है। मूल प्रस्ताव में पत्तन ने इसे 03 घंटे किया है। ट्रेड ने 05 घंटे करने का अनुरोध किया था और वीपीटी ने संशोधित प्रस्तावित एसओआर में इसे 04 घंटे प्रस्तावित किया है।</p> <p>वीएसएए ने बताया है कि पोत गतिविधियां करने के बाद जैसे डुबाव सर्वेक्षण, दस्तावेजीकरण, पे लोडर्स की उतराई, हैचों को बंद करना, हैचों और क्रैनों को सुरक्षित करना आदि के बाद पोत झंडा फहरा सकता है और इसलिए</p>	<p>प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है क्योंकि यह कुशलता स्तर में समग्र सुधार करना चाहता है।</p>

			<p>पत्तन से इसे कम से कम 05 घंटे करने पर विचार करने का अनुरोध किया गया है।</p> <p>वीपीटी ने ट्रेड के अनुरोध के मद्देनजर, इसे संशोधित कर पूर्व प्रस्तावित 3 घंटे के स्थान पर 4 घंटे कर दिया है।</p>	
7	2.3.4. बर्थ किराये से संबंधित सामान्य टिप्पणियां:	2.3.4. बर्थ किराये से संबंधित सामान्य टिप्पणियां:	<p>एसओआर में मौजूदा शर्त तब निर्धारित की गई थी जब अयस्क संयंत्र वीपीटी के नियंत्रणाधीन था। अब चूंकि अयस्क प्रहस्तन संयंत्र पीपीपी परिचालक को हस्तांतरित कर दिया गया है, संयंत्र में कोई खराबी पीपीपी परिचालक के कारण है। इसलिए, यह सही नहीं है कि वीपीटी को प्रोद्भूत योग्य बर्थ किराये में छूट का दावा सही नहीं है। यह मुद्दा ट्रेड द्वारा ईवीटीएल के साथ उठाना चाहिए।</p> <p>मौजूदा खंड को बनाये रखने के लिए वीएसएए के अनुरोध के संबंध में, वीपीटी ने उपर्युक्त स्थिति के बारे में बताया था और कहा था कि ट्रेड इसे ईवीटीएल के साथ संबोधित करे।</p>	<p>पत्तन द्वारा प्रेषित कारण के आधार पर, मौजूदा टिप्पणी सं. (3) और (4) को हटाने के लिए वीपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।</p> <p>ईवीटीएल के बारे में वीपीटी द्वारा उठाये गए बिन्दु के संबंध में, यह कहना है कि ईवीटीएल 2008 के अप्रफंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन शासित है। सूचकांकित एसओआर ईवीटीएल के नाम में अधिसूचित किया गया है।</p> <p>ईवीटीएल सहित 2008 दिशानिर्देशों के अधीन शासित बीओटी परिचालकों के लिए एसओआर संपूर्ण परियोजना अवधि के लिए डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत के स्वतः सूचकांकन के अधीन है।</p>
	<p>3. उस अवधि के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा जब पोत संयंत्र खराबी के कारण अयस्क बर्थों में निष्क्रिय रहते हैं यदि यह खराब कार्गो के कारण के सिवाय एक घंटे अथवा इससे अधिक समय के लिए लगातार जारी रहता है।</p>	हटाया गया है।		
	<p>4. यदि ओ बी1/ओबी 2 में बर्थ किए गए लौह अयस्क/गुट्टिकाएं पूर्व लौह अयस्क/गुट्टिका पोत की वर्किंग के कारण लदाई शुरू नहीं कर पाते हैं तो पोत की बर्थिंग के 4 घंटों के बाद से लदाई के पूरा होने तक बर्थ किराया वसूल नहीं किया जाएगा। तथापि, यह लागू नहीं है यदि पोत को लदाई के अलावा प्रयोजनों के लिए ट्रेड के अनुरोध पर बर्थ किया जाता है।</p>	हटाया गया है।		
8	2.3.4. बर्थ किराये से संबंधित सामान्य टिप्पणियां:	2.3.4. बर्थ किराये से संबंधित सामान्य टिप्पणियां:		
	<p>3. बाहर जाने की वरीयता/वरीयता बर्थ किराया: (iii). यदि किसी पोत को बाहर जाने की वरीयता वाले पोत को व्यवस्थित करने के लिए वर्किंग बर्थ से लंगरगाह/निष्क्रिय बर्थ/मूरिंग तक स्थानांतरित किया जाता है और उसके बाद वर्किंग बर्थ में वापिस लाया जाता है, ऐसे पोत के स्थानांतरण/पाइलटेज बाहर जाने की वरीयता प्राप्त करने वाले पोत पर वसूल किए जाएंगे।</p>	<p>3. बाहर जाने की वरीयता/वरीयता बर्थ किराया: (iii). यदि किसी पोत को बाहर जाने की वरीयता वाले पोत को व्यवस्थित करने के लिए वर्किंग बर्थ से लंगरगाह/निष्क्रिय बर्थ/मूरिंग तक स्थानांतरित किया जाता है और उसके बाद वर्किंग बर्थ में वापिस लाया जाता है, ऐसे पोत के स्थानांतरण/पाइलटेज बाहर जाने की वरीयता प्राप्त करने वाले पोत पर वसूल किए जाएंगे। उसी समय बाहर लाये गए पोत के निष्क्रिय बर्थ किराया प्रभार यदि निष्क्रिय बर्थ में स्थानांतरित किया जाता है, वरीयता प्राप्त करने वाले पोत द्वारा वहन की जाएगी।</p>	<p>यह खंड विभिन्न परिचर्चाओं पर ट्रेड की राय के परिणामस्वरूप प्रस्तावित किया गया है और चूंकि बाहर लाये गए पोत को किसी निष्क्रिय बर्थ में स्थानांतरित किए जाने की कार्यवाही बाहर जाने की वरीयता प्राप्त करने वाले पोत की मंशाओं के कारण पैदा हुई है। इस प्रकार, उपयुक्तता तथा औचित्यपूर्ण वाणिज्यिक परिचालन अधिरोपित करने के लिए, उक्त खंड प्रस्तावित किया गया है।</p>	<p>पत्तन द्वारा प्रेषित कारण के आधार पर, मौजूदा टिप्पणी 3 (iii) में प्रस्तावित संशोधन "निष्क्रिय बर्थ किराया प्रभार" को बर्थ किराया प्रभारों से परिवर्तित करते हुए मामूली शोधन के अधीन अनुमोदित किया गया है क्योंकि प्रस्तावित एसओआर में निष्क्रिय बर्थ किराया के रूप में कोई दर नहीं है।</p>

9	2.3.4. बर्थ किराये से संबंधित सामान्य टिप्पणियां: नया खंड	2.3.4. बर्थ किराये से संबंधित सामान्य टिप्पणियां: (7). ईक्यू-7 में बर्थ किए गए पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार क. ईक्यू 7 बर्थ हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) अनिवार्य बर्थ और "गैर क्रेन बर्थ किराया— दरें बर्थ किराये के लिए वसूल की जाएंगी। ख. बल्क/ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में, ईक्यू-7 में बर्थ किए गए पोत एचएमसी की सेवा लेते हैं, और एचएमसी की खराबी के कारण अथवा किसी अन्य कारण से, यदि पोत ईएलएल घाट क्रेन इस्तेमाल करते हैं तो ईएलएल घाट क्रेन इस्तेमाल किए जाने के घंटों के लिए कुल घंटे अथवा उसका भाग के लिए "क्रेन बर्थ किराया" संग्रहीत किया जाएगा। ग. बल्क/ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में, ईक्यू-7 में बर्थ किए गए पोत, यदि केवल जलयान क्रेन अथवा एचएमसी अथवा दोनों संपूर्ण कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए इस्तेमाल किए जाते हैं, तो गैर क्रेन बर्थ किराया प्रभार ईक्यू-7 में पोतों के कुल विराम के लिए वसूल किए जाएंगे।	विभिन्न पत्तन कार्य समितियों की बैठक में ट्रेड द्वारा किए गए अनुरोध पर और उस सिद्धांत पर कि ट्रेड क्या वहन कर सकता है, यह मामला 28-11-2018 को हुई बोर्ड की बैठक में रखा गया था और बोर्ड ने अपने संकल्प सं. 120/2018-19 (प्रतिलिपि संलग्न) द्वारा निम्नलिखित अनुमोदित करने के लिए संकल्प लिया था: 1) बल्क कार्गो पोत के मामले में, ईक्यू-7 में बर्थ किया गया पोत हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) की सेवा लेता है और एचएमसी की खराबी के कारण अथवा किसी अन्य कारण से, यदि पोत ईएलएल घाट क्रेन(क्रेन) का इस्तेमाल करते हैं, तो "क्रेन बर्थ किराया" ईएलएल घाट क्रेन इस्तेमाल किए जाने घंटों के लिए कुल घंटों अथवा उसके भाग के लिए होंगे और 2) बल्क कार्गो के मामले में, ईक्यू-7 में बर्थ किए गए पोत, यदि केवल जलयान क्रेन अथवा हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) अथवा दोनों संपूर्ण कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए इस्तेमाल की जाती हैं, तो गैर-क्रेन बर्थ किराया प्रभार ईक्यू-7 में पोतों के कुल विराम के लिए वसूल किए जाएंगे। शब्द "द्रव्य कार्गो" मूल प्रस्तावित एसओआर में शामिल किया गया था। तथापि, ट्रेड के साथ हुई संयुक्त सुनवाई में चर्चा के मद्देनजर, 'द्रव्य' शब्द 2.3.4 (3) (7)	प्रस्तावित टिप्पणियां ईक्यू-7 एचएमसी अनिवार्य बर्थ में बर्थ किए गए पोतों के लिए निम्नतर दर पर गैर-क्रेन बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के लिए हैं। इसी तरह, 7(ग) पर प्रस्ताव निम्नतर दर पर गैर-क्रेन बर्थ किराया प्रभार वसूल करने के लिए है यदि जलयान क्रेनों अथवा एचएमसी अथवा दोनों का इस्तेमाल किया जाता है। पत्तन से अनुरोध किया गया था कि ईक्यू-7 एचएमसी अनिवार्य बर्थ पर बर्थ किए जाने वाले पोतों के निम्नतर बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाने के प्रस्ताव और क्रेन बर्थ किराया प्रभार वसूल किए जाने पर विचार किए जाने के कारण बतायेज ब एचएमसी पत्तन ईक्यू-7 बर्थ द्वारा उपलब्ध करवाई जाती है। इस संबंध में, पत्तन ने बोर्ड संकल्प सं. 120/18-19 दिनांक 16 नवंबर 2018 की प्रतिलिपि भेजी थी। विशाखापत्तन पत्तन न्यास (वीपीटी) के न्यासी बोर्ड ने वीपीटी द्वारा प्रेषित औचित्य में पूर्व कॉलम में यथा दिए गए अनुसार टिप्पणियां (1) और (2) अनुमोदित करने का संकल्प लिया था। यह देखा गया है कि बोर्ड अनुमोदन बल्क कार्गो पोतों के लिए है जबकि पत्तन ने बल्क कार्गो/शुष्क बल्क कार्गो पोतों के लिए प्रस्ताव किया है। इससे बर्थ किराया प्रभार की वसूली में पोतों की श्रेणी में समानता आती है। इसलिए, प्रस्तावित टिप्पणी सं. (ख) और (ग) पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किया गया है। प्रस्तावित टिप्पणी सं. (क) के संबंध में, यह

			(ख) के अधीन शामिल किया गया है और संशोधित प्रस्तावित एसओआर में (ग) हटाया गया है, क्योंकि द्रव्य कार्गो के लिए एचएमसी प्रासंगिक नहीं है।	कहना है कि इसे वीपीटी द्वारा प्रेषित बोर्ड अनुमोदन दिनांक 28 नवंबर 2018 में शामिल नहीं किया गया है। तथापि, प्रस्तावित टिप्पणी (क) टिप्पणी (ग) का विस्तार दिखाई देता है और विसंगति को हटाता दिखाई देता है। बृहत रूप से चूंकि प्रस्तावित टिप्पणियां वीपीटी न्यासी बोर्ड द्वारा प्रदत्त अनुमोदन से आ रही हैं, इसलिए इसे पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित अनुमोदित किया गया है। नई टिप्पणी सं. 7 को हटाने के लिए वीएसएए द्वारा कही गई बात के संबंध में, यह कहते हुए कि, पत्तन ने इन क्रेनों को नष्ट करने का निर्णय लिया था और पत्तन में सभी बर्थ गैर-क्रेन बर्थ हो जाएंगे, पत्तन ने प्रस्तावित टिप्पणी को बनाये रखने का प्रस्ताव किया है। अतः यह प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव के साथ जाता है।
	--	(8). जब किसी टैंकर को वरीयता पर तेल घाटों में बर्थ किया जाता है, अपने कार्गो प्रहस्तन परिचालन को समय से पूरा नहीं करता है, 100 प्रतिशत बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष जुर्माना बर्थ में विराम के अतिरिक्त घंटों के लिए वसूल किया जाएगा और वरीयता उससे तत्काल अगले पोत के लिए समान पोतवणिक/प्राप्तकर्ता के लिए सुविचारित नहीं की जाएगी। (9). यदि, पोत को वरीयता प्राप्त है, परंतु यदि यह पोत वरिष्ठ नहीं होता है तो वरीयता प्रभार संग्रहीत नहीं किए जाएंगे।	8 एवं के संबंध में, बोर्ड संकल्प के आधार पर और कार्गो को आकर्षित/बनाये रखने के लिए मौजूदा प्रतिस्पर्धी परिदृश्य के परिप्रेक्ष्य में ट्रेड की जरूरतों को संबोधित करने के लिए, उक्त खंड प्रस्तावित किया गया है।	प्रस्तावित टिप्पणी (8) अवरोधक के रूप में कार्य करने के लिए है यदि तेल घाट में बर्थ किया गया टैंकर टैंक में अपना कार्गो प्रहस्तन परिचालन पूरा नहीं करता है। इसलिए, प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है। प्रस्तावित टिप्पणी सं. 9 और अधिक स्पष्ट प्रकृति की है और इसलिए अनुमोदित की गई है। दोनों टिप्पणियां वीपीटी के न्यासी बोर्ड द्वारा अनुमोदित की गई हैं।
10	2.3.5. रोड स्टेड प्रभार: नीचे यथा उल्लिखित रोड स्टेड प्रभार रोड्स पर उनके प्रथम आगमन पर बर्थिंग से पहले प्रथम 48 घंटे तक छूट के साथ रोड्स पर पोतों के रुकने के लिए वसूलीयोग्य हैं। <div style="text-align: right;">(दर/जीआरटी/घंटा)</div>	2.3.5. रोड स्टेड प्रभार: नीचे यथा उल्लिखित रोड स्टेड प्रभार रोड्स पर उनके प्रथम आगमन पर बर्थिंग से पहले प्रथम 48 घंटे तक छूट के साथ रोड्स पर पोतों के रुकने के लिए वसूलीयोग्य हैं। <div style="text-align: right;">(दर/जीआरटी/घंटा)</div>	एसओआर 2016 के 2.3.5 में रोड स्टेड प्रभार वीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/40/2018-वीपीटी दिनांक 31.07.2018 द्वारा संशोधित किए गए थे। स्लैबों में घंटों की सं. प्रस्तावित	पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, प्रस्तावित दरों के साथ प्रस्तावित संशोधित स्लैब अनुमोदित किए गए हैं।
	विवरण	विदेशी दर	विवरण	विदेशी दर

	<table><tr><td></td><td>(अ.डा. में)</td></tr><tr><td>प्रथम 48 घंटे</td><td>निःशुल्क</td></tr><tr><td>49 घंटे के बाद से 240 घंटे तक</td><td>0.000098</td></tr><tr><td>241 घंटे से 480 घंटे</td><td>0.000146</td></tr><tr><td>481 घंटे से आगे</td><td>0.001470</td></tr></table>		(अ.डा. में)	प्रथम 48 घंटे	निःशुल्क	49 घंटे के बाद से 240 घंटे तक	0.000098	241 घंटे से 480 घंटे	0.000146	481 घंटे से आगे	0.001470	<table><tr><td></td><td>(अ.डा. में)</td></tr><tr><td>प्रथम 48 घंटे</td><td>Free</td></tr><tr><td>48 घंटे के बाद से 144 घंटे तक</td><td>0.000108</td></tr><tr><td>145 घंटे से 384 घंटे</td><td>0.000169</td></tr><tr><td>385 घंटे से आगे</td><td>0.001861</td></tr></table> <p>[तटीय दरें भी प्रस्तावित की गई हैं।]</p>		(अ.डा. में)	प्रथम 48 घंटे	Free	48 घंटे के बाद से 144 घंटे तक	0.000108	145 घंटे से 384 घंटे	0.000169	385 घंटे से आगे	0.001861	एसओआर में कम किए गए हैं। संशोधित स्लैब पत्तन परिचालनों से प्रासंगिक अनुभव प्राप्त करने के बाद प्रस्तावित की गई है और दरें परिचालनों को सरल बनाने के लिए प्रस्तावित की गई हैं और गणनाएँ, जोकि ट्रेड के लिए एकसमान हैं, पत्तन नीति के मामले के रूप में।	
	(अ.डा. में)																							
प्रथम 48 घंटे	निःशुल्क																							
49 घंटे के बाद से 240 घंटे तक	0.000098																							
241 घंटे से 480 घंटे	0.000146																							
481 घंटे से आगे	0.001470																							
	(अ.डा. में)																							
प्रथम 48 घंटे	Free																							
48 घंटे के बाद से 144 घंटे तक	0.000108																							
145 घंटे से 384 घंटे	0.000169																							
385 घंटे से आगे	0.001861																							
--		टिप्पणियां 2) उन पोतों के लिए जो पत्तन में कार्गो प्रहस्तन प्रयोजनों से इतर के लिए पत्तन सीमा में पहुंचते हैं, जल मरम्मत आदि के लिए रोड स्टेड प्रभार किसी निःशुल्क समय के बिना रोड्स पर पोत के वास्तविक विराम के समय से उपलब्ध हैं और लागू दर 2रां स्लैब 384 घंटे तक और उसके बाद 4थां स्लैब दरें वसूल की जाएंगी। सिर्फ बंकरों अर्थात् “बंकर आगमन” के लिए आने वाले पोतों को प्रोत्साहित करने के लिए, प्रथम 48 घंटे तक बंकर पोतों के लिए रोड स्टेड प्रभार लागू नहीं होंगे। उसके बाद, उपर्युक्त स्लैब दरों के अनुसार प्रभार लागू किए जाएंगे।	नई टिप्पणी प्रस्तावित की गई है। अदानी ने वीपीटी से अनुरोध किया था कि बंकरिंग के लिए वीपीटी में आने वाले पोतों के लिए 48 घंटे के लिए छूट दी जाए। ट्रेड द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर प्रस्तावित टिप्पणी में अंतिम वाक्य शामिल किया गया है।	पत्तन का प्रस्ताव कार्गो प्रहस्तन परिचालन से इतर के लिए पहुंचने वाले पोतों के लिए 48 घंटे की कोई निःशुल्क अवधि दिए बिना लंगरगाह प्रभार वसूल करने के लिए है। बर्थिंग नीति, 2016 खंड 6.1 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि पत्तनों को उस दौरान 48 घंटों का निःशुल्क समय उपलब्ध करवाना होता है जब लंगरगाह प्रभार वसूल नहीं किए जाते हैं। तथापि, यह स्वीकार करते हुए कि वीपीटी का प्रस्ताव गैर-कार्गो प्रहस्तन पोतों से संबंधित 48 घंटे की निःशुल्क अवधि स्वीकृत करने के लिए नहीं है जहां पत्तन द्वारा कोई अन्य कार्गो संबंधित प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे और चूंकि किसी भी उपयोक्ता ने आपत्ति नहीं उठाई है, इसलिए प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।																				
(ख). लौह अयस्क पोत (अभियांत्रिक प्रहस्तन) के मामले में, रोड्स पर प्रारंभिक आगमन के समय रोड स्टेड प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे, यदि पोत बर्थ के लिए प्रतीक्षारत रहता है। यदि बर्थ तैयार होता है और पोत तैयार नहीं होता है, तो विधिवत् 48 घंटे छूट विस्तारित करते हुए 3 गुना दंडात्मक प्रभार वसूल किए जाएंगे।	हटाया गया है।		--	वीपीटी द्वारा यथा उल्लिखित, लौह अयस्क अभियंत्रिक प्रहस्तन अब वीपीटी परिचालक ईवीटीएल को दिया गया है। ऐसी स्थिति में, मौजूदा टिप्पणी को हटाया गया है। उक्त हटाये जाने को अनुमोदित किया गया है।																				
(घ). बर्थ के लिए प्रतीक्षारत पोत के मामले में,	हटाया गया है।		3 गुना रोड स्टेड प्रभारों की वसूली से	टिप्पणियों को हटाये जाने का प्रस्ताव																				

<p>एसओआर में अनुसूची के अनुसार 48 घंटे के निःशुल्क समय की समाप्ति के बाद बर्थ खाली किए जाने तक एकमुश्त रोड स्टेड प्रभार वसूल किए जाएंगे। तथापि, यदि जब बर्थ खाली होता है (अर्थात् विशिष्ट अथवा समान बर्थ)/पत्तन द्वारा ऑफर किया जाता है और पोत उस बर्थ/बर्थों को अधिग्रहीत करने के लिए तैयार नहीं होता है तो बर्थ (बर्थों) के खाली किए जाने के समय से एसओआर में अनुसूची के अनुसार तीन (3) गुना रोड स्टेड प्रभार वसूल किए जाएंगे।</p>		<p>संबंधित टिप्पणी ट्रेड से अनुरोध प्राप्त होने पर, कम किए गए स्लैब घंटों पर बढ़ोतरी की स्लैब प्रणाली पर विधिवत् विचार करते हुए हटाई गई है। यह केवल रोड्स पर लंबी प्रतीक्षा को हतोत्साहित करने के लिए है।</p>	<p>अनुमोदित किया गया है क्योंकि यह ट्रेड के अनुरोध पर है।</p>
<p>(ड). लदाई परिचालन करने के लिए रोड्स पर पुनः—लंगर/स्थानांतरणों के पूरा होने के बाद आयातकर्ता पोत के मामले में, एकमुश्त (1) रोड स्टेड प्रभार 48 घंटे की अवधि तक पुनः—लंगर डालना/स्थानांतरण के समय से लागू होते हैं। उसके बाद, उपर्युक्त का खंड (घ) पुनः लंगर डालने/स्थानांतरण के समय से 48 घंटे की समाप्ति के बाद लागू होगा।</p>	<p>4) लदाई परिचालन करने के लिए रोड्स पर पुनः—लंगर/स्थानांतरणों के पूरा होने के बाद आयातकर्ता पोत के मामले में, 2रें स्लैब दर के अनुसार रोड स्टेड प्रभार 384 घंटे तक पुनः लंगर डालने/स्थानांतरण के समय से लागू है और उसके बाद 4थी स्लैब दरें वसूल की जाएंगी।</p>	<p>प्रस्तावित संशोधित टिप्पणी पत्तन परिचालनों से प्रासंगिक अनुभव प्राप्त करने के बाद है।</p>	<p>प्रस्तावित टिप्पणी पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के मद्देनजर अनुमोदित की गई है।</p>
<p>(च). पूर्ण कार्गो उतराई के लिए स्थान की अनुपलब्धता/कार्गो की मांग के लिए लदाई/उतराई को जारी रखने के लिए पोतों को रोड्स पर स्थानांतरित किया जाता है, खराब प्रदर्शन के कारण अथवा एजेंटों के अनुरोध पर, तीन (3) गुना रोड स्टेड प्रभार 48 घंटे की छूट विस्तारित किए बिना तैयार होने तक पुनः—लंगर डालने/स्थानांतरण के समय से वसूल किए जाएंगे और घंटा एक से 240 घंटे से दूसरी स्लैब दर और उसके बाद अगला स्लैब लागू किया जाएगा।</p>	<p>5) कार्गो उतराई के लिए स्थान की अनुपलब्धता/कार्गो की मांग के लिए लदाई/उतराई को जारी रखने के लिए पोतों को रोड्स पर स्थानांतरित किया जाता है, खराब प्रदर्शन के कारण स्थानांतरण अथवा संबद्ध स्टीमर एजेंट के अनुरोध के कारण स्थानांतरण, उपर्युक्त अनुसूचित दरों के स्लैब-4 में दरें पुनः लंगर डालने/तैयार होने तक स्थानांतरण तक के समय से वसूल की जाएंगी।</p>		<p>प्रथम 48 घंटे के लिए 3 गुना रोड स्टेड प्रभारों की वसूली के लिए मौजूदा प्रावधान की बजाय और तब 240 घंटे तक दूसरी स्लैब दर और उसके बाद अगली स्लैब दर, पत्तन का प्रस्ताव सम्पूर्ण अवधि के लिए 4थें स्लैब की दर वसूल करने के लिए है। इसपर उपयोक्ताओं द्वारा आपत्ति नहीं उठाई गई है। प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।</p>
<p>(छ). आपातकालीन/चक्रवातीय परिस्थिति के कारण स्थानांतरित पोत अथवा पत्तन नीति के अनुसार रोड पर ऑस्टिंग वरीयता पोत व्यवस्थित करने के लिए स्थानांतरित/बाहर किए गए पोत स्लैब दर के अनुसार केवल सामान्य रोड स्टेड प्रभार आकर्षित करेंगे।</p>	<p>6) पत्तन बर्थिंग नीति के अनुसार रोड्स पर ऑस्टिंग वरीयता पोतों को व्यवस्थित करने के लिए स्थानांतरित/बाहर किए गए पोत 384 घंटे तक रोड्स के उनके स्थानांतरण/ऑस्टिंग के समय से उपर्युक्त अनुसूची के स्लैब-2 के अनुसार रोड स्टेड प्रभार आकर्षित करेगा और उसके बाद स्लैब-4 में दरें लागू होंगी।</p> <p>7) आपातकालीन/चक्रवातीय परिस्थिति के कारण स्थानांतरित पोत स्लैब दरों के अनुसार रोड स्टेड प्रभार आकर्षित करेंगे।</p>	<p>इसके अलावा, वीपीटी ने ईमेल दिनांक 25 नवंबर 2019 द्वारा स्पष्ट किया है कि रोड स्टेड प्रभार उस पोत से संग्रहीत किए जाने हैं जिसे रोड्स पर स्थानांतरित किया जाता है परंतु उस पोत से नहीं जिसे ऑस्टिंग वरीयता पर बर्थ किया गया था।</p> <p>मामले की कार्यवाही के दौरान वीएसएए ने यह बात उठाई थी कि जब किसी पोत को आपातकालीन/चक्रवातीय परिस्थितियों के कारण लंगरगाह में</p>	<p>पत्तन का प्रस्ताव सामान्य रोड स्टेड प्रभारों के विरुद्ध पोत के इस संचलन के लिए रोड स्टेड प्रभारों के उच्चतर स्तर की लेवी के लिए है। प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है। इसके अलावा पत्र दिनांक 25 नवंबर 2019 द्वारा वीपीटी का स्पष्टीकरण भी वीपीटी द्वारा यथा दी गई प्रस्तावित टिप्पणी में शामिल किया गया है।</p> <p>यह रोड्स पर ऑस्टिंग वरीयता पोत व्यवस्थित करने के लिए स्थानांतरित/बाहर किए गए पोत के लिए लागू दर पर मौजूदा टिप्पणी को अलग</p>

			<p>स्थानांतरित किया जाता है, पोट पहले ही विलंब और कार्गो परिचालनों में अवरोध के कारण परिणामी वित्तीय नुकसान झेल चुका है। इससे ऊपर, पुनः-बर्थिंग के लिए लंगरगाह में उसकी प्रतीक्षा के लिए रोड स्टेड प्रभारों के साथ पोट पर बोझ डालना सही नहीं है। इसलिए, खंड में संशोधन करने का अनुरोध किया गया था।</p> <p>तथापि, वीपीटी ने ट्रेड के अनुरोध को स्वीकार नहीं किया था और प्रस्तावित टिप्पणियों को बनाये रखने का प्रस्ताव किया था। पत्तन ने बताया है कि उक्त खंड को बनाये रखा गया है, क्योंकि यह दोनों पक्षों द्वारा समान रूप से आकस्मिकता की लागत वहन करना औचित्यपूर्ण है।</p>	<p>करने वाला मौजूदा खंड अलग से प्रस्तावित है। प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।</p>
	<p>(ज). जब कभी पोट को रोड्स पर रुके पोट पर अप-टॉपिंग अथवा उतराई के लिए रोड्स पर स्थानांतरित किया जाता है/दूसरे बर्थ पर ले जाया जाता है 48 घंटे छूट विस्तार किए बिना वसूल किया जाएगा और दूसरी स्लैब दर एक से 240 घंटे और उसके बाद अगले स्लैबों से लागू किए जाएंगे।</p>	<p>8) जब कभी पोट को रोड्स पर स्थानांतरित किया जाता है और अप-टॉपिंग अथवा उतराई के लिए दूसरे बर्थ में जाता है तो रोड्स पर पोट विराम 384 घंटे तक रोड्स पर इसके स्थानांतरण के समय से 2रे स्लैब पर दरें वसूल की जाएंगी, स्लैब 4 पर दरें लागू की जाएंगी।</p>	<p>प्रस्तावित टिप्पणियां पत्तन परिचालनों से प्राप्त अनुभव पर आधारित हैं।</p>	<p>प्रस्तावित टिप्पणी वीपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर अनुमोदित की गई है।</p>
	<p>(झ). एक बार पोट पत्तन से नौचालित होता है और लंगरगाह पर लंगर डालता है, किसी भी अन्य कारण से, एक (1) बार रोड स्टेड प्रभार मरीन विभाग द्वारा प्रेषित विभाग के वास्तविक समय तक वसूल किए जाएंगे।</p>	<p>9) एक बार पोट पत्तन से नौचालित किया जाता है और किसी अन्य कारण से लंगरगाह पर लंगर डालता है, 2रे स्लैब पर दरें 384 घंटे तक वसूल की जाएंगी और उसके बाद स्लैब 4 पर दरें वसूल की जाएंगी।</p>		
	--	<p>10) उपर्युक्त स्लैब में उल्लिखित दर बर्थ (बर्थों) की उपलब्धता/गैर-उपलब्धता पर ध्यान दिए बिना लागू की जाएगी।</p>		
11	4.1. घाटशुल्क	4.1. घाटशुल्क		
12	<p>(10). मद सं. 23 एवं 24 पर निर्धारित लौह अयस्क/गुट्टिकाओं (अभियांत्रिक प्रहस्तन) के घाटशुल्क के घटक तालिकाबद्ध किए गए हैं:</p>	<p>हटाया गया है।</p>	<p>लौह अयस्क/गुट्टिकाएं (अभियांत्रिक) पीपीपी परिचालक मै. ईवीटीपीएल जिसे टीएएमपी द्वारा अनुमोदित पृथक दरमान द्वारा मार्गदर्शित किया जाता है, द्वारा प्रहस्तित किए जा रहे हैं और इसलिए अभियंत्रिक प्रहस्तन के लिए लौह</p>	<p>वीपीटी द्वारा प्रेषित औचित्य के आधार पर, प्रस्तावित हटाया जाना अनुमोदित किया गया है।</p>
	<p>मौजूद रखा गया है।</p>			

			अयस्क, लौह अयस्क गुट्टिकाओं के लिए घाटशुल्क दर क्र.सं. 23 और 24 पर मौजूदा एसओआर में निर्धारित किए गए हैं और मौजूदा एसओआर की टिप्पणी सं. 10 से अंतर संबंधित किए गए हैं, प्रस्तावित एसओआर में हटाया गया है।																									
13	4.3. विनिर्दिष्ट मामलों के लिए घाटशुल्क प्रभार	4.3. विनिर्दिष्ट मामलों के लिए घाटशुल्क प्रभार																										
	निम्नलिखित विनिर्दिष्ट मामलों में, घाटशुल्क प्रभार खंड 4.1 में यथा विनिर्दिष्ट वसूल किए जाएंगे।	निम्नलिखित विनिर्दिष्ट मामलों में, घाटशुल्क प्रभार खंड 4.1 में यथा विनिर्दिष्ट वसूल किए जाएंगे।																										
		(i) से (iii) मौजूदा एसओआर के अनुसार हैं और इसलिए यहां दोहराया नहीं गया है।																										
		(iv). पत्तन में अपने प्रथम नौचालन पर आने वाले पोत, जो सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 के प्रयोजन के लिए इम्पोर्ट जनरल मेनीफेस्ट अथवा एक्सपोर्ट जनरल मेनीफेस्ट में कार्गो रूप में घोषित किए गए हैं, कार्गो माने जाएंगे और ऐसे पोतों पर घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा, यदि पोत पत्तन में अपने स्वयं के स्टीम पर आते हैं और अपने स्वयं के स्टीम पर पत्तन सीमाओं में बाहर जाते हैं। तथापि, जब पत्तन सीमाओं के भीतर पोतों की लदाई अथवा उतराई की जाती है तो सीमाशुल्क दस्तावेजों पर निर्भर करते हुए ऐसे पोतों पर देय होगा।	यह नई टिप्पणी शामिल की गई है।	प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है क्योंकि यह टीएमपी द्वारा प्राप्त की गई कानूनी राय के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित सीएचपीटी आदेश सं. टीएमपी/29/2015-सीएचपीटी दिनांक 15 मई 2015 में लिए गए निर्णय के अनुसार है।																								
14	4.6.2.(6) आयात सामान्य/आया परियोजना कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार:	4.6.2.(6) आयात सामान्य/आया परियोजना कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार:																										
	(6) घाट से नहीं हटाये गए कार्गो पर विलंबशुल्क <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>राशि</th></tr><tr><td>i.</td><td>प्रथम 5 घंटे</td><td>निःशुल्क</td></tr><tr><td>ii.</td><td>6वें से 10वां घंटा</td><td>रु. 5000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग</td></tr><tr><td>iii.</td><td>11वें से 15वां घंटा</td><td>रु. 10000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग</td></tr><tr><td>iv.</td><td>16वें घंटे से आगे</td><td>रु. 25000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग</td></tr></table>	क्र.सं.	विवरण	राशि	i.	प्रथम 5 घंटे	निःशुल्क	ii.	6वें से 10वां घंटा	रु. 5000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	iii.	11वें से 15वां घंटा	रु. 10000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	iv.	16वें घंटे से आगे	रु. 25000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	(6) घाट से नहीं हटाये गए कार्गो पर विलंबशुल्क <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>विवरण</th><th>राशि</th></tr><tr><td>i.</td><td>प्रथम 5 घंटे</td><td>निःशुल्क</td></tr><tr><td>ii.</td><td>6वें से 10वां घंटा</td><td>निःशुल्क – निःशुल्क समय को 6वें घंटे से 10वें घंटे तक अथवा अनुवर्ती पोतों की बर्थिंग, जो भी पहले हो, सीमित किए जाने के अधीन। उसके बाद, रु. 5803.55 प्रति घंटा अथवा उसका भाग इस कार्य में वसूल</td></tr></table>	क्र.सं.	विवरण	राशि	i.	प्रथम 5 घंटे	निःशुल्क	ii.	6वें से 10वां घंटा	निःशुल्क – निःशुल्क समय को 6वें घंटे से 10वें घंटे तक अथवा अनुवर्ती पोतों की बर्थिंग, जो भी पहले हो, सीमित किए जाने के अधीन। उसके बाद, रु. 5803.55 प्रति घंटा अथवा उसका भाग इस कार्य में वसूल	ट्रेड ने पत्तन कार्य समिति बैठक और अन्य बैठकों में अनुरोध किया था कि मौजूदा घाट विलंबशुल्क दरों/शर्तों को संशोधित किया जाए और तदनुसार मामले की जांच की गई है और संकल्प सं. 109/2018-19 द्वारा 28-11-2018 को हुई इसकी बैठक में बोर्ड के समक्ष पेश गया था और बोर्ड ने 28-11-2016 की बैठक में संशोधित स्लैब अनुमोदित किए थे। मौजूदा प्रस्ताव में, दरें सूचकांकन के बाद प्रस्तावित की गई हैं।	यह देखा गया है कि पत्तन ने उपर्युक्त मद पर विलंबशुल्क में कटौती के लिए प्रस्ताव किया है और तालिका के नीचे नई टिप्पणी सं. 3 शामिल किए जाने का भी प्रस्ताव किया गया है जिसमें कहा गया है कि घाट विलंबशुल्क बिना इस बात की ओर ध्यान दिए स्लैब दरों के अनुसार बर्थ वार वसूल किया जाएगा कि पोत का स्थानांतरण पत्तन द्वारा अथवा एजेंट के अनुरोध में से किसी पर किया गया है। जब मौजूदा दर में प्रस्तावित कटौती और प्रस्तावित नई टिप्पणी सं. 3 को शामिल किए जाने के कारण पूछे गए थे तो पत्तन
क्र.सं.	विवरण	राशि																										
i.	प्रथम 5 घंटे	निःशुल्क																										
ii.	6वें से 10वां घंटा	रु. 5000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग																										
iii.	11वें से 15वां घंटा	रु. 10000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग																										
iv.	16वें घंटे से आगे	रु. 25000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग																										
क्र.सं.	विवरण	राशि																										
i.	प्रथम 5 घंटे	निःशुल्क																										
ii.	6वें से 10वां घंटा	निःशुल्क – निःशुल्क समय को 6वें घंटे से 10वें घंटे तक अथवा अनुवर्ती पोतों की बर्थिंग, जो भी पहले हो, सीमित किए जाने के अधीन। उसके बाद, रु. 5803.55 प्रति घंटा अथवा उसका भाग इस कार्य में वसूल																										

		<table><tr><td></td><td></td><td>किया जाएगा।</td></tr><tr><td>iii.</td><td>11वें से 15वां घंटा</td><td>रु. 5803.55 प्रति घंटा अथवा उसका भाग</td></tr><tr><td>iv.</td><td>16वें से 20वां घंटा</td><td>रु. 11607.09 प्रति घंटा अथवा उसका भाग</td></tr><tr><td>v.</td><td>21वें घंटे से आगे</td><td>रु. 29017.73 प्रति घंटा अथवा उसका भाग</td></tr></table> <p>[प्रस्तावित नई टिप्पणी 3] 3) घाट विलंबशुल्क पत्तन द्वारा अथवा एजेंट के अनुरोध पर दोनों में से किसी भी एक द्वारा किए गए पोत के स्थानांतरण पर ध्यान दिए बिना स्लैब दरों के अनुसार बर्थ वार वसूल किया जाएगा।</p>			किया जाएगा।	iii.	11वें से 15वां घंटा	रु. 5803.55 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	iv.	16वें से 20वां घंटा	रु. 11607.09 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	v.	21वें घंटे से आगे	रु. 29017.73 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	<p>उद्धरित करते हुए कि विलंबशुल्क मूलतः समयानुसार कार्गो की निकासी नहीं किए जाने के लिए अधिरोपित किया गया जुर्माना है और पत्तन के लिए राजस्व का स्रोत नहीं है, वीएसएए ने पत्तन से अनुरोध किया है कि बिना किसी वृद्धि के विलंबशुल्क प्रभारों को बनाये रखा जाए।</p> <p>तथापि, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अंतरण क्षेत्र के अभिग्रहण को हतोत्साहित करने के लिए विलंबशुल्क दर में 10 प्रतिशत की मामूली वृद्धि प्रस्तावित की गई है। इसलिए इसके प्रस्ताव को बनाये रखने की मांग की गई है।</p>	<p>ने बोर्ड अनुमोदन दिनांक 28 नवंबर 2018 का उल्लेख किया था जिसमें वीपीटी के न्यासी बोर्ड ने निःशुल्क अवधि के स्लैब को 5 घंटे से 10 घंटे करने और स्लैब 6 से 10 के लिए रु. 5000 प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से निर्धारित दरें अनुवर्ती स्लैब में स्थानांतरित की गई हैं और 21 घंटे के बाद नया स्लैब प्रस्तावित किया गया है। पत्तन ने यह भी स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित दरें परिचालनात्मक पहलुओं और जमीनी परिस्थितियों के मद्देनजर नीतिगत मामले के रूप में तैयार की गई हैं। वीपीटी के स्पष्टीकरण के आधार पर और यह स्वीकार करते हुए कि संशोधित अनुसूची वीपीटी के न्यासी बोर्ड के अनुमोदन पर आधारित है और मौजूदा प्रस्ताव में पत्तन ने सूचकांकित दर पर केवल 10 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है, वीपीटी द्वारा प्रस्तावित नई शर्त सं. 3 के साथ प्रस्तावित दर अनुमोदित की गई है।</p>
		किया जाएगा।														
iii.	11वें से 15वां घंटा	रु. 5803.55 प्रति घंटा अथवा उसका भाग														
iv.	16वें से 20वां घंटा	रु. 11607.09 प्रति घंटा अथवा उसका भाग														
v.	21वें घंटे से आगे	रु. 29017.73 प्रति घंटा अथवा उसका भाग														
15	<p>4.6.3. कंटेनरों पर भंडारण प्रभार:</p> <p>सामान्य टिप्पणियां</p> <p>(4). यदि परिचालनात्मक क्षेत्र उपयोक्ताओं को किराये पर पट्टे पर दिया जाता है, कंटेनर पर भंडारण प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।</p>	<p>4.6.3. कंटेनरों पर भंडारण प्रभार:</p> <p>सामान्य टिप्पणियां</p> <p>(4). यदि परिचालनात्मक क्षेत्र उपयोक्ताओं को लाइसेंस शर्तों पर आबंटित किया जाता है, कंटेनर पर भंडारण प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।</p>	<p>“पट्टा” दर अनुसूची में विनिर्दिष्ट प्रशुल्क द्वारा शासित किया जाता है। कंटेनरों के मामले में, भंडारण प्रभार खंड 4.6.3 के अधीन विनिर्दिष्ट किए गए हैं। यदि ऐसे कंटेनरों को लाइसेंसशुदा क्षेत्र में स्टेक करने की अनुमति दी जाती है तो खंड 4.6.3 की टिप्पणी 4 के अनुसार उन्हें दोबारा भंडारण प्रभार अदा करने की जरूरत नहीं होगी क्योंकि वे लाइसेंसशुदा क्षेत्र में स्टेक किए जा रहे हैं जिसके लिए वीपीटी एसओआर के अनुसार लाइसेंस शुल्क पहले ही संग्रहीत किया गया है।</p>	<p>वर्किंग दिशानिर्देशों के खंड 8.7 में विनिर्दिष्ट किया गया है कि यदि परिचालनात्मक क्षेत्र उपयोक्ताओं को किराये पर पट्टे पर दिया जाता है तो यहां पर भंडारित कार्गो पर कंटेनरों के भंडारण प्रभार/विलंबशुल्क दोबारा वसूल नहीं किए जाएंगे। पत्तन ने मौजूदा टिप्पणी से “किराये पर पट्टा” को “लाइसेंस शर्तों पर आबंटित” में बदले जाने का प्रस्ताव किया था। पत्तन ने प्रस्तावित संशोधन के लिए स्पष्टीकरण भेजा है। प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है। तथापि, ऐसा करते समय, शब्दावली अथवा “किराये पर पट्टा” को “लाइसेंस शर्तें” शब्द के बाद भी शामिल किया गया है ताकि टिप्पणी</p>												

				लाइसेंस/लाइसेंस आधार के आबंटित दोनों क्षेत्रों को कवर कर सके।
16	--	5.1.3. डीएमआईसीडीसी द्वारा प्रदान की जाने वाली लॉजिस्टिक डाटा बैंक (एलडीबी) सेवाओं में अनिवार्य उपयोक्ता प्रभार (एमयूसी) के लिए प्रहस्तित सभी कंटेनरों (सिवाय पोतांतरण और तटीय) पर रु. 145/- प्रति कंटेनर की राशि वसूल की जाएगी।	--	वीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमएमपी/46/2018-एमयूसी दिनांक 8 जून 2018 द्वारा अनुमोदित दर के अनुसार अनिवार्य उपयोक्ता प्रभार के लिए दर प्रस्तावित की है। ये दरें बाद में डीएमआईसीडीसी के प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा बाद में संशोधित की गई थीं। इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमएमपी/12/2019-एमयूसी दिनांक 24 जुलाई 2019 द्वारा यथा अनुमोदित संशोधित दर संशोधित एसओआर में निर्धारित की गई है। इसे संशोधित एसओआर में पृथक अनुसूची 4.7.2 (ख) के रूप में निर्धारित किया गया है।
17	5.1.3. निजी परिचालकों द्वारा संस्थापित हारबर मोबाइल क्रेन के उपयोग के लिए प्रभार मौजूदा एसओआर दर अनुसूची निर्धारित करता है।	5.1.3. निजी परिचालकों द्वारा संस्थापित हारबर मोबाइल क्रेन के उपयोग के लिए प्रभार हटा दिया गया है।	अनुसूची 5.1.3 अब निरर्थक है, क्योंकि वर्तमान एचएमसी निविदाकरण प्रणाली के माध्यम से "राजस्व हिस्सेदारी" आधार पर निजी प्लेयर्स द्वारा किराये पर ली जा रही हैं जिसके लिए टीएमएमपी द्वारा पृथक दरें निर्धारित की गई हैं। तत्पश्चात, वीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 16 नवंबर 2019 द्वारा यह भी स्पष्ट किया था कि खंड 5.1.3 - निजी परिचालक 3 द्वारा संस्थापित हारबर मोबाइल क्रेन के उपयोग के लिए प्रभार अब निरर्थक है और इसलिए एसओआर के प्रस्तावित सामान्य संशोधन में सं. खंड 5.1.3 को हटा दिया गया है। पूर्व 2 एचएमसी किराया प्रभार आधार पर एचएमसी प्रदाता के माध्यम से वीपीटी द्वारा तैनात की जाती थीं। वीपीटी उपयोक्ताओं से प्रभार संग्रहीत करता है और एचएमसी प्रदाता को किराया	वीपीटी द्वारा दिए गए कारण के आधार पर, अनुसूची 5.1.3 को हटाये जाने का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है। यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमएमपी/21/2015-वीपीटी द्वारा पूर्व एवं पश्चिम घाट बर्थों में निजी सेवा प्रदाता द्वारा संस्थापित की जाने वाली 100 टन एचएमसी के लिए दर अनुमोदित की थी। 100 टन की एचएमसी के लिए दरों की वैधता मूलतः 27 जून 2018 तक थी। 100 टन एचएमसी के लिए अनुमोदित दर की वैधता मूल आदेश में निर्धारित टिप्पणी के अनुसार दर में वार्षिक सूचकांकन के अधीन 16 अगस्त 2021 तक विस्तारित की गई थी। यह वीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर किया गया था। इस प्रकार, एचएमसी प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई गई 100 टन एचएमसी के लिए पृथक दरें हैं जोकि

				<p>प्रभारों की अदायगी करता है। उक्त अनुबंध पूरा हो गया था।</p> <p>वर्तमान में क्रेन राजस्व हिस्सेदारी आधार पर तैनात की जाती है जिसके लिए टीएएमपी ने दर अनुमोदित की है और इसके बारे में पत्र सं. टीएएमपी/21/2015-वीपीटी दिनांक 15.5.2015 द्वारा सूचित किया गया था।</p> <p>खंड 5.1.3 – निजी परिचालकों द्वारा संस्थापित हारबर मोबाइल क्रेन के उपयोग के लिए प्रभार अब निरर्थक हो गया है और इसलिए संशोधित एसओआर में हटाया गया है।</p>	<p>निर्धारित स्तर पर वार्षिक सूचकांकन के अधीन अगस्त 2021 तक वैध है। चूंकि वीपीटी के सामान्य एसओआर की वैधता निजी सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई गई 100 टन एचएमसी की वैधता से भिन्न है, इसलिए अलग से अनुमोदित अनुसूची का सामान्य एसओआर का भाग होना जरूरी नहीं है और अनुसूची इसकी वैधता तक प्रचलित रहेगी।</p>					
18	<p>7.7. वीपीटी में मोबाइल एक्स-रे कंटेनर स्कैनिंग के लिए प्रभार की अनुसूची:</p> <table><tr><td>विवरण</td><td>इकाई</td><td>दर (रु. में)</td></tr><tr><td>मोबाइल एक्स-रे कंटेनर स्कैनिंग प्रणाली के परिचालन के लिए प्रभार</td><td>टीईयू</td><td>152.00</td></tr></table> <p>टिप्पणियां:</p> <p>(१). एक्स-रे कंटेनर स्कैनिंग प्रणाली के लिए निर्धारित प्रशुल्क बिना इस बात की ओर ध्यान दिए पोतांतरण कंटेनरों से इतर सभी आयात ओवरसीज कंटेनरों पर लागू है कि आयात कंटेनर स्कैन किया जाता है अथवा नहीं।</p> <p>(२). विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (वीसीटीपीएल) द्वारा वीपीटी में परिचालित कंटेनर टर्मिनल के मामले में, उक्त प्रभार वीसीटीपीएल द्वारा संग्रहीत किए जाएंगे और वीपीटी को भुगतान किए जाएंगे क्योंकि कंटेनर स्कैनर और इसके परिचालन पर निवेश पत्तन द्वारा किया जा रहा है।</p>	विवरण	इकाई	दर (रु. में)	मोबाइल एक्स-रे कंटेनर स्कैनिंग प्रणाली के परिचालन के लिए प्रभार	टीईयू	152.00	<p>7.7. वीपीटी में मोबाइल एक्स-रे कंटेनर स्कैनिंग के लिए प्रभार की अनुसूची:</p> <p>[वीपीटी द्वारा सामान्य एसओआर में शामिल नहीं किया गया है]</p>	--	<p>वीपीटी में मोबाइल एक्स-रे कंटेनर स्कैनिंग प्रणाली के परिचालन के लिए प्रशुल्क अनुसूची 7.7 में शामिल किए जाने के लिए वीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर आदेश सं. टीएएमपी/77/2018-वीपीटी दिनांक 29 मार्च 2019 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था। अनुमोदित दरें डब्ल्यूपीआई के 60 प्रतिशत पर वार्षिक सूचकांकन के अधीन वीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित 15 वर्षों के लिए वैध हैं।</p> <p>यह दिखाई देता है कि पत्तन ने असावधानीवश मौजूदा एसओआर में उक्त प्रशुल्क अनुसूची को शामिल नहीं किया था।</p> <p>अतः उक्त आदेश में अनुमोदित मोबाइल एक्स-रे कंटेनर स्कैनिंग प्रणाली के</p>
विवरण	इकाई	दर (रु. में)								
मोबाइल एक्स-रे कंटेनर स्कैनिंग प्रणाली के परिचालन के लिए प्रभार	टीईयू	152.00								

	<p>(3). निर्धारित प्रशुल्क स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन इसके लागू होने की तारीख से 15 वर्षों की अवधि के लिए वैध होगा।</p> <p>(4). ऊपर निर्धारित प्रशुल्क मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाएगा परंतु 1 जनवरी 2019 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क सीमा का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क प्रासंगिक वर्ष के 1 मई से आगामी वर्ष के 30 अप्रैल तक लागू होगा।</p> <p>[वीपीटी में मोबाइल एक्स-रे कंटेनर स्कैनिंग प्रणाली के परिचालन के लिए आदेश सं. टीएमपी/77/2018-वीपीटी दिनांक 29 मार्च 2019]</p>			<p>परिचालन के लिए मौजूदा प्रशुल्क संशोधित एसओआर में भी निर्धारित किए गए हैं ताकि दरें एसओआर में एक समेकित स्थान पर उपलब्ध हों।</p> <p>इस मद से अतिरिक्त राजस्व हो सकता है जिसे राजस्व अनुमानों में नहीं लिया गया है। परंतु स्वीकार करते हुए कि अनाच्छादित रह गए रु. 211.37 करोड़ का भारी अंतर है, यह अनुमान लगाया गया है कि इस मद से राजस्व इसमें सम्मिलित किया जाएगा।</p>				
19.	<p>7.8. विशाखापत्तनम के लदाई पत्तन क माध्यम से विभिन्न कोलियरों से रेल-सह-समुद्र मार्ग द्वारा ताप कोयले के सीधे प्रहस्तन के लिए दर की अनुसूची:</p>	<p>7.8. विशाखापत्तनम के लदाई पत्तन क माध्यम से विभिन्न कोलियरों से रेल-सह-समुद्र मार्ग द्वारा ताप कोयले के सीधे प्रहस्तन के लिए दर की अनुसूची:</p>						
	<p>I. प्रभार की अनुसूची</p> <p>(रु. प्रति टन में)</p> <table><tr><th>विवरण</th><th>विदेशी और तटीय ताप कोयले के लिए दर</th></tr><tr><td>विशाखापत्तनम पत्तन में महानदी कोल फील्ड्स लिमिटेड (एमसीएल)/आईबी वैली के माइन हैडों से ताप कोयले की प्राप्ति, विनियुक्त रेल साइडिंग पर उतराई, स्टेक यार्ड को कार्गो का संचलन, स्टेक यार्ड से बर्थ तक, कार्गो की हिपिंग और पोतों पर लदाई।</td><td>रु. 190.80</td></tr></table>	विवरण	विदेशी और तटीय ताप कोयले के लिए दर	विशाखापत्तनम पत्तन में महानदी कोल फील्ड्स लिमिटेड (एमसीएल)/आईबी वैली के माइन हैडों से ताप कोयले की प्राप्ति, विनियुक्त रेल साइडिंग पर उतराई, स्टेक यार्ड को कार्गो का संचलन, स्टेक यार्ड से बर्थ तक, कार्गो की हिपिंग और पोतों पर लदाई।	रु. 190.80	<p>[वीपीटी द्वारा एसओआर में शामिल नहीं किया गया है।]</p>	--	<p>विशाखापत्तनम के लदाई पत्तन के माध्यम से सीधे टीएनजीईडीसीओ के माध्यम से एमसीएल/आईबी वैली के विभिन्न कोलियरों के माध्यम से रेल-सह-समुद्र मार्ग द्वारा कोयला के आवागमन तथा प्रहस्तन के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु वीपीटी का प्रस्ताव इस प्राधिकरण द्वारा वीपीटी के प्रस्ताव के आधार पर आदेश सं. टीएमपी/24/2019-वीपीटी दिनांक 10 अक्टूबर 2019 द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया था।</p> <p>यह दिखाई देता है कि पत्तन ने असावधानीवश मौजूदा एसओआर में</p>
विवरण	विदेशी और तटीय ताप कोयले के लिए दर							
विशाखापत्तनम पत्तन में महानदी कोल फील्ड्स लिमिटेड (एमसीएल)/आईबी वैली के माइन हैडों से ताप कोयले की प्राप्ति, विनियुक्त रेल साइडिंग पर उतराई, स्टेक यार्ड को कार्गो का संचलन, स्टेक यार्ड से बर्थ तक, कार्गो की हिपिंग और पोतों पर लदाई।	रु. 190.80							

टिप्पणियाँ:

(क). कार्गो उतराई अर्थात् अपेक्षित मैनपावर तथा उपस्कर नियुक्त करते हुए सभी वैगनों से कोयले की उतराई।

(ख). रैक अर्थात् लगभग 56 टन ढुलाई की क्षमता के साथ लगभग 58 वैगन वाले रेलवे रैक।

(ग). इस एसओआर में विनिर्दिष्ट प्रशुल्क पत्तन में कोयला रैकों की प्राप्ति की सेवा, विनियुक्त रेलवे साइडिंग पर कोयला उतराई, भंडारण के लिए विनियुक्त स्टैक यार्ड पर उतराई कार्गो का परिवहन करना, स्टैक यार्ड से बर्थ तक कोयला परिवहन और नामित पोत पर हीपिंग तथा कोयला लदाई।

प्रशुल्क में स्रोत खदानों रेल मालभाड़ा और वीपीटी पर प्रभार अर्थात् रेलवे टर्मिनल प्रभार, वैगन हॉलेज प्रभार, घाटशुल्क, भंडारण प्लॉट किराया और एचएमसी प्रभार शामिल नहीं हैं।

II. कार्यनिष्पादन मानक

गतिविधि	कार्यनिष्पादन मानक
वैगनों से उतराई के पूरा होने तक विनियुक्त साइडिंग पर रैक के स्थापन से कोयल की उतराई।	9 घंटे

टिप्पणी:

कार्यनिष्पादन मानकों के मूल्यांकन के प्रयोजन के लिए एक रैक के प्रहस्तन के लिए लगा समय "कार्गो उतराई के पूरा होने तक विनियुक्त रेल साइडिंग पर रैक के स्थापन से लिया गया समय" है।

[आदेश सं. टीएमपी/24/2019-वीपीटी दिनांक 10 अक्टूबर 2019 विशाखापत्तनम लदाई पत्तन से सीधे टीएनजीईडीसीओ के माध्यम से एमसीएल/आईबी वैली के विभिन्न कोलियरों से रेल-सह-समुद्र मार्ग द्वारा कोयले के प्रहस्तन और आवागमन के लिए प्रशुल्क।]

निर्धारित विशाखापत्तन लदाई पत्तन से सीधे टीएनजीईडीसीओ के माध्यम से एमसीएल/आईबी वैली के विभिन्न कोलियरों से रेल-सह-समुद्र मार्ग द्वारा कोयले के प्रहस्तन और आवागमन के लिए उक्त प्रशुल्क को शामिल करना छोड़ दिया है।

उक्त आदेश में अनुमोदित प्रशुल्क संशोधित एसओआर में शामिल किया गया है। इस मद से अतिरिक्त राजस्व नहीं हो सकता क्योंकि पत्तन ने पारादीप पत्तन न्यास में वापिस ले जाये गए इस कार्गो के मद्देनजर आउटसोर्स किए गए ठेकेदार को देय समान स्तर दर का प्रस्ताव किया था।

20	सामान्य अंगीकरण आदेश	सामान्य अंगीकरण आदेश		
	शून्य	(i). पोत संबंधित प्रभारों और रियायती तटीय दर की वसूली के लिए पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली हेतु निर्धारित प्रावधान से संबंधित सामान्य अंगीकरण आदेश सं. टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर 2015 में संशोधन आदेश सं. टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 10 जून 2016।	--	प्रस्तावित टिप्पणियां सामान्य अंगीकरण आदेश पर आधारित हैं और इसलिए संशोधित एसओआर में शामिल किया गया है।
	शून्य	(ii). केंद्रीय अप्रत्यक्ष कर एवं सीमाशुल्क बोर्ड, राजस्व विभाग, वित्त मंत्रालय द्वारा जारी अधिसूचना सं. 38/2018-सीमाशुल्क (एन.टी.) दिनांक 11 मई 2018 के अनुसार श्रीलंका अथवा बंगलादेश के क्षेत्रीय जलमार्गों के माध्यम से एक भारतीय पत्तन से दूसरे भारतीय पत्तन जाने वाले जलयानों तथा कार्गो के लिए रियायती तटीय प्रशुल्क हेतु निर्धारित प्रावधान से संबंधित सामान्य अंगीकरण आदेश सं. टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 26 नवंबर 2015 में संशोधन आदेश सं. टीएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 25 सितंबर 2018।	--	

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 8th January, 2020

No.TAMP/20/2019-VPT This Authority, in exercise of the powers conferred on it under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), had disposed of the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for general revision of its Scale of Rates, on 29 November 2019. Considering the time involved for notifying (Speaking) Order along with the Scale of Rates, approved by this Authority, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates approved by this Authority on 29 November 2019 was notified in the Gazette of India on 27 December 2019 vide Gazette No.494. It was stated in the said Notification that this Authority will notify the Speaking Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the Speaking Order connected with disposal of the proposal of the VPT for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No.TAMP/20/2019-VPT****Visakhapatnam Port Trust**

- - -

Applicant**QUORUM:**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER(Passed on this 29th day of November 2019)

This case relates to a proposal received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2.1. The existing SOR and Performance Standards of the VPT was last approved by this Authority vide Order No.TAMP/9/2016-VPT dated 21 June 2016 which was notified in the Gazette of India on 22 July 2016 vide Gazette No.305. Subsequently, the speaking Order was notified in the Gazette vide No.320 dated 10 August 2016. The validity of existing SOR of VPT is prescribed till 31 March 2019 in the said Order. The validity of said existing SOR of VPT was extended upto 30 September, 2019 and communicated to all Major Port Trusts including VPT vide our letter No.TAMP/39/2005-Misc. dated 29 March 2019. Subsequent to that the validity of said existing SOR of VPT was further extended upto 31 December, 2019 or till the revised SOR of VPT comes into effect, whichever is earlier and communicated to VPT vide our letter dated 16 September 2019. Subsequent to the SOR approved in the said Order dated 21 June 2016, the VPT filed four proposals for amendment/ revision/ new rates in the existing SOR which are brought out in the later paragraphs.

2.2. Subsequently, the VPT had filed a number of proposals in piecemeal for amendment, revision, new rates, etc. A summary of those proposals and approval of this Authority are tabulated below:

Sl. No.	Proposal	Order details	Gazette No. and Date of Notification
(i).	Proposal for a few corrections in SOR approved vide Order dated 21 June 2016.	TAMP/9/2016-VPT dated 17 September 2016	356 / 28 September 2016
(ii).	Levy of additional cess for supply of Tarpaulins and manpower for covering of dry bulk cargoes.	TAMP/34/2016-VPT dated 08 February 2017	135 / 07 April 2017
(iii).	Modification in the existing conditionalities relating to Levy of Road Stead Charges.	TAMP/40/2018-VPT dated 31 July 2018	312/ 16 August 2018
(iv).	Revisiting the Annual Revenue Requirement (ARR) and for revision of rates for specific cargo viz. (a). Wharfage on certain cargo and	TAMP/51/2018-VPT dated 3 October 2018	402/ 30 October 2018

	(b). Vessel Related Charges for SPM berth.		
(v).	Tariff for Operation of Mobile X-Ray Container Scanning System at VPT	TAMP/77/2018-VPT dated 29 March 2019	199/ 7 June 2019
(vi).	Tariff for movement and handling of coal by Rail-cum-Sea route from the various collieries of MCL/Ib Valley through the load port of Visakhapatnam to TANGEDCO directly	TAMP/24/2019-VPT dated 10 October 2019	374/ 30 October 2019

3. All the Major Port Trusts (MPTs) were governed by the Tariff Guidelines, 2015 for fixation of SOR for handling cargo, vessel and rendering miscellaneous services. The Ministry of Shipping (MOS), vide its letter No.IWT-II/28/2018-IWT dated 26 December 2018 has issued the new "Tariff Policy for determination of Tariff for MPTs, 2018" for determination of SOR which are due for revision in MPTs with effect from 01 April 2019 under Section 111 of the MPTs Act 1963. In compliance with the direction issued by the Government of India, this Authority has notified the Tariff Policy, 2018 in the Gazette of India vide Gazette No.17 dated 16 January 2019. The Tariff Policy, 2018 has come into effect from 26 December 2018. The said Tariff Policy, 2018 was forwarded to all MPTs including VPT vide our letter No.TAMP/79/2018-Misc. dated 25 January 2019. Thereafter, as per Clause 1.5 of the Tariff Policy, 2018, Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy is notified in the Gazette of India vide Gazette No.207 dated 4 June 2015. The said Working Guidelines, 2018 was forwarded to all MPTs including VPT vide our letter No.TAMP/79/2018-Misc. dated 04 February 2019.

4.1. In this backdrop, the VPT has filed its proposal following Tariff Policy, 2018 vide its letter dated 03 April 2019 for general revision of its SOR.

4.2. The VPT has furnished detailed computation of ARR in Form 1 and Revenue estimation at the proposed rate in Form 3 and other prescribed forms. Form 1 and 3 furnished by the VPT are duly certified by a Chartered Accountant. A summary position of ARR computation furnished by VPT is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Description	Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	36,801.85	34,341.24	35,049.76
(ii).	Management & General Overheads	18,366.92	18,822.81	19,119.98
(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	67,207.42	46,325.52	39,615.77
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)	1,22,376.19	99,489.58	93,785.51
(2).	Less Adjustments:			
(i).	Estate related expenses			
	(a). Operating expenses (including depreciation)	4,474.87	4,617.13	4,773.32
	(b). Management & Administrative Overheads	3,862.21	3,542.06	3,936.58
	(c). Allocated FME	3,179.13	4,010.46	4,081.79
	Subtotal 2 (i)=[(a)+(b)+(c)]	11,516.21	12,169.64	12,791.69
(ii).	Interest on loans	422.21	464.14	449.77
(iii).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of			
	(a). Wage arrears	0.00	0.00	0.00
	(b). Pension arrears	0.00	0.00	0.00
	Subtotal 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)]	0.00	0.00	0.00
(iv).	2/3rd of the Contribution to the Pension Fund	26,971.33	11,430.31	6,666.67
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the operating expenses excluding estate expenses.	5,693.44	6,686.08	6,770.88
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10 of the Tariff Policy, 2015.			
	(a). Operating Expenses	--	--	--
	(b). Depreciation	--	--	--
	(c). Management and Administrative Overheads	--	--	--
	(d). Allocated FME	--	--	--
	Subtotal 2 (vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	0.00	0.00	0.00

Sl. No.	Description	Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
	Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+2 (vi)	44,603.19	30,750.17	26,679.00
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1-2)	77,773.00	68,739.41	67,106.51
(4).	Average Expenses of Sl. No.3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3			71,206.30
(5).	Capital Employed			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			1,41,506.31
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)			57,657.26
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.			23,590.78
	(iv). Less: Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts.			2,912.89
	(v). Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10. of the Tariff Policy, 2018			0.00
	(vi). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines			
	(a). Inventory			1,022.73
	(b). Sundry Debtors			3,736.12
	(c). Cash			5,028.22
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)			9,787.07
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]			1,82,446.98
(6).	Return on Capital Employed 16% on Sl. No.5(vii)			29,191.52
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+ (6)]			1,00,397.82
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 i.e. @ 3.45% (*1.0345)			1,03,861.55
(9).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)			1,03,861.55
(10).	Revenue Estimation at the Proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No.9 above			1,01,713.34

Note : With reference to 2(iv) above, the deduction is made on account of Pension Fund Contribution though it has not arisen on account of wage revision.

4.3. The proposal of VPT is as given below:

- (i).
 - (a). To increase Port Dues @ 10% and Pilotage @ 8% and on berth hire @ 10%.
 - (b). No increase in vessel related charges for vessels carrying crude oil at SPM, petroleum including LPG and SPM berth.
- (ii). To increase Towage, Shifting, Detention and Mooring charges by 5%.
- (iii). To increase wharfage charges by 5% on cargoes like coal, pig iron, food grains, granite, edible oil and 20% on Iron ore (manual), Crude oil at VPT berths, fertilizers, Liquid ammonia, etc.
- (iv). Water charges, demurrage charges and roadstead charges increase proposed by 10%.
- (v). Based on market trend, tariff for fire float charges, Fire Tender, Trailer Pump is proposed to be revised.
- (vi). No change is proposed on the tariff approved for specific cargoes w.e.f. 29 November 2018.
- (vii). No change is proposed on CHD Levy, Dry Dock charges and Fishing Harbor Dry Dock charges and slipway charges.

- (viii). Change in conditionalities are also proposed based on the operational requirements which were furnished at Form 5.

4.4. The Performance Standards proposed by VPT in Form-6 are as follows:

Sl. No.	Performance Parameters	Proposed Performance Standard
(1)	Cargo Related Services	
(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo groups	
	(i) Coking Coal (Conv)	7,650
	(ii) Steam Coal (Conv)	6,200
	(iii) Thermal Coal	16,400
	Fertilizers (raw mat)	
	(i) Fertilizers (Mech)	3,795
	(ii) Sulphur (Mech)	2,675
	(iii) Rock Phosphate (Mech)	5,550
	(iv) Fertilizer (Conv)	5,150
	(v) Sulphur (Conv)	3,725
	(vi) Rock Phosphate (Conv)	4,625
	POL	
	(i) Export POL-IH	6,500
	(ii) IMP POL-IH	5,025
	(iii) LPG	9,650
	(iv) IMP Crude Oil	62,325
	(v) Transshipment Crude (Mother + Daughter)	27,870
	(vi) Transshipment POL (Mother + Daughter)	9,050
	(vii) Import POL-OH	12,625
(b)	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	--
(2)	Vessel Related Services	
(a)	Average Turnaround Time of Vessels (in days)	5.37
(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days)	2.30
(3)	Any other parameters found relevant by the Port	---

4.5. The VPT has furnished the Annual Administration Reports with Audited Annual Accounts for the past three years 2015-16, 2016-17 and 2017-18. The VPT has also furnished a copy of the Board Resolution No.199/2018-19 approving the General Revision of its SOR.

5. The VPT vide its letter dated 31 May 2019 has communicated that in view of the Election code of conduct, the port has hosted the draft SOR sent to this Authority on VPT's website on 29 May 2019. Simultaneously, the BOT operators and users/ user organisations have also been intimated about the same.

6.1. We have received comments from Vizag Seaport Private Limited (VSPL), Tamilnadu Generation and Distribution Corporation Limited (TANGEDCO) vide its letter dated 14 June, 2019 and Visakhapatnam Steamship Agents' Association (VSAA). A copy each of their written comments was forwarded to VPT with a request to furnish its comments. The VSAA has submitted its further comments vide its letter dated 22 June 2019. The further comments made by VSAA was forwarded to VPT as feedback information.

6.2. After reminder dated 4 July 2019 and d. o. letter dated 1 August 2019, the VPT vide its letter dated 16 August 2019 has furnished its reply on the comments made by all users/ user associations.

6.3. Further, the VPT has also furnished its reply to the comments submitted directly to the VPT by Navship Marine Services Pvt. Ltd., Adani, Coromandel International Limited and Rain CII Carbon Limited.

7.1. A joint hearing in this case was held on 17 June 2019 at the VPT premises. The VPT made a brief Power Point presentation of its proposal. At the joint hearing, the VPT and the concerned users/ user organizations have made their submissions.

7.2. Further, at the joint hearing, the VSAA, Navship Marine Services (NMS) and other users had made various suggestions for modification in the proposed SOR. The port had agreed to examine some of the matters suggested by them. The VPT was requested to examine the submissions made by the users at the joint hearing by 27 June 2019 as agreed by VPT.

7.3. The written comments given by VSAA at the joint hearing are reiteration of its earlier written comments on which the written reply is furnished by the VPT.

8. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the VPT was requested vide our letter dated 28 June 2019 to furnish information/ clarifications on a few points by 10 July 2019. This was followed up by reminder dated 4 July 2019 and d.o. letter dated 1 August 2019. The VPT has furnished its reply on additional information/ clarification vide its letter dated 16 August 2019 and subsequent e-mail dated 25 November 2019. A summary of additional information/ clarification sought by us and reply furnished by VPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information/ Clarification sought by us	Reply furnished by VPT																
1.	General: The VPT to furnish a copy each of Annual Administrative Report for the years 2015-16 to 2017-18.	VPT had sent the Annual Administrative Reports for the years 2015-16 to 2017-18 while sending the General Revision of SOR along with Annual Account copies on 3.4.2019. However, the same is sent again.																
2.	Annual Revenue Requirement (ARR) (FORM NO. 1):																	
	(i). <u>Estate Related Expenses [Sl. No.2 (i)(b) & (c)]</u> : Note 1 under Form-1 requires the port to furnish a working reconciling the amount reported in the Audited Annual Accounts and the figures considered in the cost statement. The VPT has not furnished requisite reconciliation statement. VPT to provide the same.	The VPT has given the working relating to exclusion of Management and general overheads and FME for estate activity.																
	(ii). <u>Expenses related to Railways:</u> <div style="text-align: right;">(₹ in lakhs)</div> <table border="1"><thead><tr><th>Particulars</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th></tr></thead><tbody><tr><td>Railway Earnings</td><td>15,378.79</td><td>12,471.41</td><td>15,268.82</td></tr><tr><td>Railway related expenses</td><td>8,415.73</td><td>8,479.58</td><td>7,439.00</td></tr><tr><td>Average Expenses</td><td colspan="3">8,111.43 Lakhs</td></tr></tbody></table> <p>From above, it is seen that Railway activity in VPT is in surplus. VPT may exclude the average railway workings (expenses) of ₹8,111.43 lakhs from the total expenditure in the computation of ARR. This is in line with the approach adopted by the Authority in the recent rate revision of MOPT. Consequent to that, the estimate of ARR may be modified and necessary modification to be done in tariff increase proposed and revenue estimate so as to fall within the estimated ARR.</p>	Particulars	2015-16	2016-17	2017-18	Railway Earnings	15,378.79	12,471.41	15,268.82	Railway related expenses	8,415.73	8,479.58	7,439.00	Average Expenses	8,111.43 Lakhs			As per Working Guidelines 2.2 of the Tariff Policy for MPTs, 2018, expenses related to Estate Related Activity are to be excluded while considering the Total Expenditure. Accordingly, VPT had arrived at ARR. The contention of TAMP to exclude ₹81.11 crores from total expenditure is not in line with the policy guidelines. Further, the VPT’s Railway activity is continuously in deficit. In Port Administrative Report at Annexure 41, the Railway Proforma account for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 with a net deficit of (8144.64) lakhs, (7803.38) lakhs and (3273.33) lakhs is available. Hence VPT has considered the Railway activity expenses in the total expenditure in the computation of ARR and request TAMP to consider and allow the expenses related to Railway as per guidelines.
Particulars	2015-16	2016-17	2017-18															
Railway Earnings	15,378.79	12,471.41	15,268.82															
Railway related expenses	8,415.73	8,479.58	7,439.00															
Average Expenses	8,111.43 Lakhs																	

<p>(iii). <u>Sl. No.2 (iii): 2/3 of the one-time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension/ gratuity and ex-gratia payment etc.:</u></p> <p>As per Clause 2.2 of the Tariff Policy, 2018, 1/3rd of the one-time expenses if any like arrears of wages, arrears of pension/ gratuity and ex-gratia payment etc. need to be considered in the ARR computation which means 2/3rd to be excluded. As against the above position, the VPT has not considered for exclusion 2/3rd of one-time expenses, for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 respectively. The notes to the Audited Annual Accounts of the VPT for the 2015-16 reports arrears of pension payment of ₹22.51 crores in the year 2015-16. The VPT has, however, not made any adjustment in this regard. The VPT to make necessary correction in Form-1 in the ARR as per clause 2.2. of the Tariff Policy, 2018 to be read with note 2(ii) of Form 1 of the Working Guidelines. Further, necessary adjustments of exclusion of 2/3rd expense also need to be done as regards VRS ex-gratia payment of ₹393.66 lakhs, ₹4,484.67 lakhs and ₹703.18 lakhs reported in the Audited Annual Accounts for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 respectively.</p>	<p>As observed by TAMP, the following exclusions made against pension arrears and VRS exgratia.</p> <p>2/3rd of one-time pension payment expenses of ₹1500.67 lakhs is excluded from the ARR for the year 2015-16 and no arrears paid during 2016-17 and 2017-18.</p> <p>The exclusion of 2/3rd expense of VRS ex-gratia payment of ₹262.44 lakhs, ₹2989.78 lakhs and ₹468.79 are considered in the computation for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 respectively.</p>												
<p>(iv). <u>Sl. No.2 (iv): 2/3 of the Contribution to the Superannuation funds like Pension Fund, Gratuity Fund:</u></p> <p>As per Clause 2.2 of the Tariff Policy, 2018, 1/3rd of the Contribution to the Superannuation funds (Pension Fund, Gratuity Fund and Leave Encashment Fund) needs to be considered in the ARR computation which means 2/3rd to be excluded. The VPT has considered for exclusion 2/3rd of Contribution towards Pension Fund at ₹26,971.33 lakhs, ₹11,430.31 lakhs and ₹6,666.67 lakhs for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 respectively. However, the Audited Annual Accounts of the VPT for the years 2015-16 to 2017-18 also reported Contribution to the Gratuity Trust Fund and Leave Encashment Fund which is part of the Superannuation Fund are as given below:</p> <p style="text-align: right;">(in crores)</p> <table><tr><th>Items</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th></tr><tr><td>Retirement Gratuities reported in relevant Annual Accounts</td><td>17.70 *</td><td>NIL</td><td>16.03</td></tr><tr><td>Leave Encashment</td><td>3.75 **</td><td>NIL</td><td>NIL</td></tr></table> <p>* As per note no.14 of Note on Accounts for the year 2015-16.</p> <p>** As per note no.13 of Notes on Accounts for the year 2015-16.</p> <p>The port has, however, not considered to exclude 2/3rd of the above two items in the ARR computation. The VPT, therefore, to make necessary correction in Form-1 in the ARR computation so as to be in line with the Tariff Policy, 2018.</p>	Items	2015-16	2016-17	2017-18	Retirement Gratuities reported in relevant Annual Accounts	17.70 *	NIL	16.03	Leave Encashment	3.75 **	NIL	NIL	<p>VPT has considered for exclusion 2/3rd of Contribution towards Gratuity Fund at ₹1180.17 lakhs and ₹1068.65 lakhs for the years 2015-16 and 2017-18 respectively. VPT had not provided contribution during the year 2016-17.</p> <p>Regarding Leave encashment, it is not only on account of superannuation, employees while in service are also eligible for encashment of Earned leave and VPT regularly disburses these payments to employees whoever applies Encashment leave. Hence, it is not a superannuation fund and no exclusion made in ARR.</p>
Items	2015-16	2016-17	2017-18										
Retirement Gratuities reported in relevant Annual Accounts	17.70 *	NIL	16.03										
Leave Encashment	3.75 **	NIL	NIL										
<p>(v). Audited Accounts of the years 2015-16 and 2016-17 reports interest on others which the port has not considered for exclusion. The port may make necessary correction in Form-1 to exclude this item.</p>	<p>Now considered for exclusion of ₹2.61 lakhs, ₹4.08 lakhs and Nil for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 respectively in the revised ARR in Form 1.</p>												

<p>(xii). 4.6.3 Storage charges on containers</p> <p>(xiii). 4.7.1 Charges for handling cargo (labour charges)</p> <p>(xiv). 4.7.2 Handling charges for containers either for import or export.</p> <p>(xv). 4.7.3 Cargo temporarily landed and reshipped by the same vessel.</p> <p>(xvi). 4.7.4.1. Levy on Time Rate Wages</p> <p>(xvii). 5.1 Floating Crane Charges 5.1.1. 150 ton Floating Crane 5.1.2. 60 ton floating crane</p> <p>(xviii). 5.4 Rates for the services for Pilot and Pilot launches provided for shifting of barges, loaded barges/ empty barge “dredger” etc.) from dredging in the Inner Harbour to dumping ground</p> <p>(xix). 5.5 Electrical crane charges (for other usage viz. cargo handling from/to barges, non-cargo operations) when not recovered under berth hire</p> <p>(xx). 5.6 Mobile crane charges</p> <p>(xxi). 5.7 Fork lift truck/ top lift carrier charges</p> <p>(xxii). 5.8 In motion wagon weigh bridge (100 tonne)</p> <p>(xxiii). 6 Charges for licence (storage) fee</p> <p>(xxiv). 7.3 Fire tender charges</p> <p>(xxv). 7.5 Miscellaneous charges</p> <p>(xxvi). 7.6.1.1 For use of Dry dock at Visakhapatnam Port Trust Inner Harbour</p> <p>(xxvii). 7.6.1.2 Dock Block Preparation Charges</p> <p>(xxviii). 7.6.2 Visakhapatnam fishing harbour</p> <p>(xxix). 7.6.2.2 Schedule of pilotage fees</p> <p>(xxx). 7.6.2.3 Schedule of shifting charges for fishing trawlers [mini or big] with the usage of tug</p> <p>(xxxi). 7.6.2.4 Slipping in and slipping out charges of the mechanised fishing boats/ fishing trawlers [mini and big]</p> <p>(xxxii). 7.6.2.5 Slipway repair berth hire charges for slipway complex including approach jetties to slipway complex and fishing harbour dry dock</p> <p>(xxxiii). 7.6.2.6. Docking and undocking charges for dry</p>	
---	--

<p>dock at fisheries harbour</p> <p>(xxxiv). 7.6.2.7. Dry docking charges for dry dock at fishing harbour</p> <p>(xxxv). 7.6.2.8 Levy on bunkers</p> <p>(xxxvi). 7.6.2.9 Charges for disposal of oil bilge</p> <p>The port to confirm that no traffic/ services were rendered by the VPT for the above items in the year 2017-18 and no revenue earned during the year 2017-18. If the traffic was not handled by the VPT in the year 2017-18, the port may consider traffic of the years 2015-16 and/ or 2016-17 as base for revenue estimation for the above items if port anticipates to render services for these items.</p>																							
<p>(ii). Confirm that the total GRT vessel considered in the revenue estimates for vessel related charges matches with the actual total GRT of the vessel handled by the port for the year 2017-18. In case of mismatch, if any, the VPT to reconcile the difference.</p>	<p>The total GRT vessels as per Administration Report is 60.98 millions which is based on vessel to vessel. But, for arriving revenue estimates calculations, average GRT of vessels considered which is 60.96 millions and hence there is a meagre difference of around 20000 GRT which is felt very negligible.</p>																						
<p>(iii). The excel working furnished by VPT shows total revenue for 2017-18 at ₹542.08 crores for which VPT has estimated revenue at proposed note. Whereas, the total income reported in the Audited Annual Account for the year 2017-18 less revenue from estate, railways and royalty income is ₹640.27 crores as given below:</p> <p style="text-align: right;">₹ in crores</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>Total Income as per Annual Account 2017-18</td><td style="text-align: right;">1,063.81</td></tr> <tr> <td>Less: Estate Income</td><td style="text-align: right;">163.44</td></tr> <tr> <td>Less: Railway Income</td><td style="text-align: right;">152.69</td></tr> <tr> <td>Less: Royalty</td><td style="text-align: right;">107.41</td></tr> <tr> <td></td><td style="text-align: right;"><u>640.27</u></td></tr> <tr> <td></td><td style="text-align: right;">=====</td></tr> </table> <p>The excel working furnished by the VPT shows total revenue for the year 2017-18 at ₹542.08 crores based on which the port has estimated the revenue at the proposed rate at ₹658.84 crores.</p> <p>The VPT to explain the reasons for the not capturing revenue of ₹98.19 crores (₹640.27 – ₹542.08) for estimation of revenue at the proposed tariff.</p>	Total Income as per Annual Account 2017-18	1,063.81	Less: Estate Income	163.44	Less: Railway Income	152.69	Less: Royalty	107.41		<u>640.27</u>		=====	<p>As explained at 4.1 above, VPT earlier has considered revenue of only the services for which tariff hike proposed. Hence, there is a gap between audited accounts and workings. Now, the updated sheets furnished as Annexure-3.</p> <table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="text-align: left;">As per AA 2017-18</td><td style="text-align: right;">₹ in crores</td></tr> <tr> <td>Total Income</td><td style="text-align: right;">1063.81</td></tr> <tr> <td>Less Estate income</td><td style="text-align: right;">163.44</td></tr> <tr> <td>Less Royalty</td><td style="text-align: right;"><u>107.41</u></td></tr> <tr> <td>Adjusted Revenue</td><td style="text-align: right;"><u>792.96</u></td></tr> </table> <p>Excel working for the above is furnished.</p>	As per AA 2017-18	₹ in crores	Total Income	1063.81	Less Estate income	163.44	Less Royalty	<u>107.41</u>	Adjusted Revenue	<u>792.96</u>
Total Income as per Annual Account 2017-18	1,063.81																						
Less: Estate Income	163.44																						
Less: Railway Income	152.69																						
Less: Royalty	107.41																						
	<u>640.27</u>																						
	=====																						
As per AA 2017-18	₹ in crores																						
Total Income	1063.81																						
Less Estate income	163.44																						
Less Royalty	<u>107.41</u>																						
Adjusted Revenue	<u>792.96</u>																						
<p>(iv). The VPT has proposed increase of 10% in port dues, berth hire charges and 8% in pilotage fees. However, on perusing the excel working furnished by VPT, it is seen that for LPG, OR1, OR2, OSTT berth and SPM (for specific cargo), the revenue estimation does not capture the percentage increase proposed by the port. The VPT to modify the revenue estimates from vessel related charges in view of above observation and furnish revised Form-3.</p>	<p>TAMP vide Case No.TAMP/51/2018-VPT dated 3.10.2018 has passed the order for revisiting the Annual Revenue Requirement (ARR) ceiling and for revision of rates for specific cargo and notified in Gazette vide G. No.402, dated 30.10.2018. As the revision came into effect at the end of November 2018 and the revised approved rate was valid till the validity of the existing SOR of the VPT till 31 March 2019, VPT decided not to increase the rates</p>																						

		<p>(both wharfage and vessel related) for these specific cargoes i.e. Oils, Petroleum products and LPG at OR1, OR2, OSTT, LPG berth and SPM (for specific cargo).</p> <p>Hence VPT while proposing the Scale of Rates in the current General Revision of SOR did not increase the rates. Hence the revenue estimation does not capture the percentage increase proposed by the port</p> <p>In the calculations sent to TAMP at LPG, OR1, OR2, OSTT berth and SPM (for specific cargo) hike of 2% and 3.45% was shown which is being removed in the present Vessel related charges calculation sheet.</p>
5.	Scale of Rates:	
	<p>(i). The VPT has proposed a few new tariff items/ conditions and has proposed lot of rationalisation/ simplification of the existing SOR and has also proposed for deletion for few tariff items/ conditions. Clause 2.12. of the Working Guidelines, 2018 stipulates that if a new condition is introduced or if existing condition is modified due to operational or any other contingency, the port may prescribe such modification with reasons thereof and capture the financial/ revenue impact in the ARR. The basis adopted for new items is to be furnished and its financial effect to be captured in the revenue estimations in Form-3. The port to capture financial impact, if any, on account of the modifications proposed in the draft proposed SOR in Form 3.</p>	<p>Basing on the operational requirements and at the request of the trade, changes in conditionalities are proposed. In this connection, it is to state that, revenue impact due to change in conditionalities could not be assessed as all these changes proposed are based on operational conveniences and port convenience. Hence, financial implication on such items is not assessed.</p>
	<p>(ii). The VPT has furnished the Form-5 Comparison of existing SOR and conditionalities vis-à-vis proposed tariff and conditionalities. The said form is incomplete. It does not contain the reasons/ justification for amendments in conditionalities. The VPT to furnish a revised Form-5 citing the reasons/ justification for amendments in conditionalities.</p>	<p>The Form-5 Comparison of existing SOR and conditionalities vis-à-vis proposed tariff and conditionalities is furnished with reasons/ justification for amendments in conditionalities in the revised Form-5.</p>
	<p>(iii). <u>General Note (viii) (a) and (b):</u> The proposed note stipulates that the next annual indexation will be from 1 April 2020 subject to the VPT achieving the performance standard notified along with the SOR. The estimated ARR arrived by the port based on actuals for the years 2015-16 to 2017-18 has been indexed by 3.45% for the year 2018-19. The proposed SOR along with the performance standards will apply for the year 2019-20 from the date it is made effective. That being so, as per clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, the next indexation shall be from 1 May i.e. from 1 May 2020. Hence the proposed note to be corrected accordingly to be in line with the Tariff Policy, 2018.</p>	<p>The proposed note is corrected.</p>
	<p>(iv). <u>2.1.1 Tariff for Cruise vessels- Notes (a) (b) and (c):</u></p>	
	<p>(a). The MOS vide letter No.SW-15011/2/2016-MG dated 3 November 2017, has directed all MPTs to collect the composite port charges for Cruise Vessels at \$ 0.35 per GRT for the first 12 hours. The port will not charge any other rate like port dues, berth hire, pilotage and</p>	<p>As per MOS letter dated 3 November 2017, VPT issued circular as follows:</p> <p>1. Composite charges for cruise vessels at \$0.35 per GRT for first 12 hrs stay. Port shall not charge any other rate like berth hire, port</p>

	<p>passenger fees for the first 12 hours. Beyond 12 hours, individual ports may decide on discount keeping in view the availability and utility of berths. The above rationalised tariff was made effective on trial basis for a period of three years, from the date of issue of the Ministry's letter dated 03 November 2016.</p> <p>The note no.(b) proposed by VPT is not found to be in line with the said MOS letter. The VPT may, therefore, make necessary corrections to be in line with the MOS letter dated 3 November 2017.</p>	<p>dues, pilotage, passenger fee etc.</p> <p>2. For the period of stay exceeding 12 hrs, berth hire as per VPT-SOR will be collected (as per the Ministry letter, individual ports may decide, the above clause framed).</p> <p>Further one more letter dated 8.3.2019 received from Under Secretary to GOI, regarding Domestic Cruise vessels in India (Copy enclosed). Basing on this, trade is informed the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Composite concession of 40% for domestic cruise vessels calls between 75-100 in a year and composite concession of 50% for domestic cruise vessels calls exceeding 100 in year. These concessions are applicable upto 3.11.2020. 2. Both the above concessions are not linked to providing pilot services. 3. For Berth stay longer than 12 hrs, an additional berth hire as per VPT SOR is applicable. <p>The above, are incorporated in SOR.</p>
	(b). Note no.(c) may be modified to state that the above rate for cruise vessels shall be applicable as per the directions from the Government of India in this regard.	Note no.(c) is modified to state that the above rate for cruise vessels shall be applicable as per the directions from the Government of India in this regard.
	(c). Further, port to capture the revenue estimate from the proposed new Note in the Form-3.	As per past experience, there are no cruise vessels calling at VPT. Hence, no estimation could be made.
	(d). The VPT in note (c) has given reference of MOS letter No.SW-15011/2019-MG dated 08.03.2019. The VPT to share a copy of the said letter of MOS for our reference.	Copy of the said MOS letter is furnished.
	(v). <u>2.2.3 Shifting Charges:</u> The VPT has proposed to introduce 25% of the shifting charges for cold move during shifting. The port may furnish the basis and capture the revenue realisable on account of this Note in the Form-3.	This clause has been introduced by VPT keeping in view the request made by the trade, vide their letter dated 22.6.2019. In the existing Scale of Rates 2016, item – 2 of Section 2.2.1 stipulate that in case of cold move, 25% of Pilotage charges shall be levied extra for each cold move. The trade has requested to extend this provision in shifting charges also. All these days, cold move charges in shifting were also calculated @ 25% of Pilotage. Now at the request of trade, VPT has agreed to extend cold move charges in case of shifting @ 25% of shifting charges. As shifting charges are less than Pilotage charges, VPT will lose revenue on account of cold move while in shifting. Hence, no revenue estimation made in this regard.
	(vi). <u>Schedule 2.3.3 Penalty:</u> Note 2 for Overstay of Vessel The port has, under note 2(ii) (f), proposed for reduction	Based on the practical experience and ground operational reality, it is felt appropriate to reduce

	in hrs. for occupying berth after completion of cargo operation without attracting penalty (for all other cases) from existing 7 hrs. to 3 hrs. The port to furnish reason for the proposed reduction in time for this item.	7 hrs to 3 hrs, for occupying berth after completion of cargo operation without attracting penalty for all other cases. However, on a representation of the Trade who requested for 5 hrs, the reduction is proposed from 7 hrs to 4 hrs.
	(vii). <u>2.3.4 General Notes relating to Berth hire:</u>	
	(a). The existing Note no.3 stipulates that no berth hire shall be levied for the period when vessels idles at iron ore berths due to plant break down if it is continuous for one hour or more except on account of bad cargo. The said note is proposed for deletion. The existing note may be considered for inclusion as it flows from clause 5.3 prescribed in Working Guidelines.	The said note is deleted. The existing note is included. The reason is, now the ore handling plant is under PPP operator and berth is under VPT. There is no point to relax the berth hire, due to break down in plant of PPP operator as vessel operation hamper due to break down in plant. Hence, as per 5.3 of working guidelines, the PPP operator and user has to resolve the issue as the delay is occurring not on part of VPT.
	(b). The reasons for proposing deletion of existing note no.4 relating to non-levy of berth hire charge if iron ore vessels berthed at OB1 and OB2 berths could not commence loading due to working of earlier iron ore vessels to be explained.	As the Ore Handling Plant operations are under PPP operator i.e. M/s.EVTL and vessels at OB 1 & OB 2 are berthed on their behest as well as the behest of the Agents, this clause is proposed to be deleted.
	(c). The port has proposed for insertion of words “At the same time idle berth hire charges of the ousted vessel if shifted to idle berth shall also be borne by vessel enjoying priority” to the existing note no.5 (iii). The port may justify the proposed insertion. Additional revenue, if any, from the addition proposed in the Note may be captured in Form-3.	At the first instant, it is to be clarified that no additional revenue is generated by this arrangement (proposed clause) as the total Berth Hire that accrues to the Port remain the same whether it is collected from the vessel enjoying ousting priority or the vessel that has to be ousted. This clause has been proposed as a result of opinions of the Trade at various deliberations and also as the cause of action to shift the ousted vessel to any idle berth arises due to the intentions of the vessel that enjoys ousting priority. Thus, to impose reasonableness and justifiable commercial operations, the said clause has been proposed.
	(d). The port has proposed for insertion of new note no.7. The port to furnish the basis for introduction of new notes as reasons therefor are not furnished in Form 5. The proposed note at 7(a) is for levy for non-crane berth hire charges at lower rate for vessels to be berthed at EQ7 HMC mandatory berth. Likewise, 7(b) proposes to levy non-crane berth hire charges at lower rate if ship cranes or HMC or both are engaged. The reasons for proposing to levy lower berth hire charges to be justified by the port for vessels to be berthed at EQ7 HMC mandatory berth. It may be appropriate whenever HMC is provided by the port at EQ7 berth, crane berth hire charges are made applicable since the port deploys an additional resource. Also, consider to capture revenue, if any, from the newly proposed Notes in the Form-3.	On the request of the Trade at various Port working committee meetings and on the principle what the trade can bear, the matter has been placed in the Board Meeting held on 28-11-2018 and the Board, vide its Resolution No.120/2018-19 (copy furnished) resolved to approve the following: 1). In case of bulk cargo vessel berthed at EQ-7 engages Harbour Mobile Cranes (HMC), and due to breakdown of HMC or for any other reason, if the vessel resorts to use ELL wharf crane(s), “Crane Berth Hire” will be for the total hours or part thereof for the hours ELL wharf Crane is used and 2). In case of bulk cargo vessels berthed at EQ-7, if only ship cranes or Harbour Mobile Cranes (HMC) or both are engaged for entire cargo handling operations, then Non-Crane berth Hire Charges will be levied for the total stay of the

		<p>vessel at EQ-7.</p> <p>Based on the Board Resolution and to address the needs of the Trade in the back drop of the existing competitive scenario to attract/ retain the cargoes, the said clause has been proposed.</p>
	(viii). <u>2.3.5 Road Stead charges:</u>	
	(a). The port has proposed for reduction in time period of each slab in existing slab structure of Road Stead Charges. The reasons, therefor, to be furnished.	<p>The time period has been modified as 48 hrs after receiving request from the Trade. The other slabs and rates have been proposed after gaining experience from the port operations relevant and accordingly the slabs and rates have been proposed for facilitating ease of operations and calculations, which are uniform to the trade, as a matter of port policy. The 3 times Road Stead Charges have been removed on request from the trade, duly considering slab system of hike on reduced slab hrs., only to discourage the long waiting at roads.</p> <p>It may also be noted that Road Stead Charges is a floating revenue and has been proposed to discourage long waiting of vessels at anchorage and to protect the earning. It avoids anchorage as being used as a parking place for vessels.</p>
	(b). The port has proposed for deletion of existing note nos.(b), (d) and (f) and proposed new note nos.2,5,6 &10. The port may furnish the basis for deletion/ introduction of notes related to Road Stead Charges.	
	(ix). <u>4.1. Wharfage:</u>	
	(a). The basis for proposing wharfage rate for various items of chemicals under Sr. No.15 to be explained.	<p>As TAMP is suggesting to do away with Advalorem rates, the wharfage for chemicals per tonne is worked out duly considering Wharfage at advalorem rate and tonnage of each chemical. The calculation sheet is furnished vide Annexure-4.</p>
	(b). Explain the reasons for proposing deletion of wharfage rate for iron ore/ iron ore pellets mechanised handling prescribed in the existing SOR under Sr. Nos.23 and 24 and the interlinked existing note no.10 which prescribes break up of wharfage charge of iron ore/ pellets by mechanised handling.	<p>The Iron Ore/ Pellets (Mechanical) are being handled by the PPP Operator M/s.EVPTL who is guided by separate Scale of Rates approved by TAMP and hence these rates at present are redundant and hence the said rates at Sl. No.23 & 24 and the inter linked note no.10 of the existing SOR, 2016 are deleted in the proposed SOR, 2019.</p>
	(c). Clause 8.2.1. of the Working Guidelines stipulates that wharfage charge shall be on per unit basis either on weight or volume of cargo handled. Even the last tariff Order in para 18 (xxviii) (a) stipulated about phasing out of <i>ad valorem</i> rates. The VPT was advised to formulate and file a well analysed proposal to prescribe the Wharfage in respect of Chemicals, Machinery, Electrical goods, and marine products on per unit basis, within a period of three months from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India. However no proposal is filed by the VPT till date in this regard. In the light of the above position, the port to propose specific wharfage rate for other chemicals under Sl.	<p>VPT could work out and propose wharfage rate on per ton basis in respect of some Chemicals as the chemicals are homogeneous components. In respect of machinery and electrical goods the value, weight/ volume varies abnormally and depending on the physical shape or size, the cost of a component cannot be assumed. There will be a wide range of fluctuations in the cost of machinery and electrical products and hence it is difficult to take care of these fluctuated rates if a per ton rate is fixed as wharfage.</p>

	No.15, Electrical Goods under Sl. No. 19, Machinery under Sl. No.28 and Marine products under Sl. No.42 instead of continuing wharfage rate on <i>ad valorem</i> basis.																			
	(d). Based on the request of VPT, the Authority vide its Order No.TAMP/9/2016-VPT dated 17 September 2016 had approved the amendment in note 9 under Section-4 Schedule 4.1 Wharfage by deleting the word "the material brought for 100% EOU and". The VPT has in the proposed SOR not incorporated the said amendment. The VPT to modify the proposed note 9 to fall in line with the Authority's Order dated 17 September 2016.	The same is included in SOR.																		
	<p>(x). <u>4.6.2. (b) Note no.(6) Demurrage charges on cargoes not removed from the wharf:</u></p> <p>The VPT has proposed for reduction in the demurrage charge on above item and has also proposed to introduce new note no.3 below the table which states that Wharf demurrage shall be levied berth wise as per the slab rates, irrespective of shifting of vessel done either by the port or at the agent's request. The VPT to furnish reasons for proposing reduction in existing rate and introduction of the proposed new note no.3.</p>	<p>The Trade have requested in the Port Working committee meeting and other meetings to modify the existing wharf demurrage rates/conditionalities and accordingly the matter has been examined and placed before the Board in its meeting held on 28-11-2018 vide Resolution No.109/2018-19, the Board Resolved as follows:</p> <p><u>Demurrage on cargoes not removed from the wharf</u></p> <p>Demurrage shall be levied on cargoes not removed from any berth in the port after completion of discharge from a vessel/ shipment to a vessel/ Barge.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Description</th><th>Amount</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>i..</td><td>First 5 hours</td><td>Free</td></tr> <tr> <td>ii.</td><td>6th to 10th hour</td><td>Free – subject to limiting the free time from 6th hour to 10th hour or berthing of subsequent vessels, whichever is earlier. Thereafter, ₹5000 per hour or part thereof will be charged in this slab</td></tr> <tr> <td>iii.</td><td>11th to 15th hour</td><td>₹5000 per hour or part thereof</td></tr> <tr> <td>iv.</td><td>16th to 20th hour</td><td>₹10000 per hour or part thereof</td></tr> <tr> <td>v</td><td>21st hour onwards</td><td>₹25000 per hour or part thereof</td></tr> </tbody> </table> <p>Further, the proposed rates & conditionalities have been made as a matter of policy keeping in view the operational aspects and ground conditions. (The above rates are without indexation) now after indexation, tariff proposed in SOR proposal.</p>	Sl. No.	Description	Amount	i..	First 5 hours	Free	ii.	6 th to 10 th hour	Free – subject to limiting the free time from 6 th hour to 10 th hour or berthing of subsequent vessels, whichever is earlier. Thereafter, ₹5000 per hour or part thereof will be charged in this slab	iii.	11 th to 15 th hour	₹5000 per hour or part thereof	iv.	16 th to 20 th hour	₹10000 per hour or part thereof	v	21 st hour onwards	₹25000 per hour or part thereof
Sl. No.	Description	Amount																		
i..	First 5 hours	Free																		
ii.	6 th to 10 th hour	Free – subject to limiting the free time from 6 th hour to 10 th hour or berthing of subsequent vessels, whichever is earlier. Thereafter, ₹5000 per hour or part thereof will be charged in this slab																		
iii.	11 th to 15 th hour	₹5000 per hour or part thereof																		
iv.	16 th to 20 th hour	₹10000 per hour or part thereof																		
v	21 st hour onwards	₹25000 per hour or part thereof																		
	<p>(xi). <u>4.6.3. Storage charge on container:</u></p> <p>The existing note no.(4) stipulates that if operational area</p>	The operational area is given on Licence terms																		

	is leased on rent to users, storage charge on container shall not be levied. This is in line with clause 8.7. of the Working Guidelines. The existing note is proposed to be modified by substituting the words “area is leased on rent to users” to “area is allotted on licensed terms to users” which is not found to be in line with the Working Guidelines clause. The reasons and basis for the proposed modification to be explained.	for cargo stacking purposes by applying the licence fee stipulated by the TAMP approved scale of rates. “Lease” is governed by the tariff stipulated in the Schedule of Rates. In case of containers, Storage charges are stipulated under section 4.6.3. If such containers are allowed to be stacked in the licenced area, then as per note 4 of clause 4.6.3 they need not pay storage charges again since they are being stacked in the Licenced area for which licence fee has already been collected as per VPT Scale of Rates.
	(xii). <u>5.1.3 Charges for use of Harbour Mobile cranes installed by the Private operators:</u> The VPT has proposed for deletion of existing Schedule 5.1.3 along with notes prescribing rate for use of HMC installed by the private operators. The reasons for proposed deletion from the existing SOR to be explained. The port to also clarify as to what charges shall be applicable for HMC in view of the proposed deletion and as to who will provide the HMC services in view of the proposed deletion.	Clause 5.1.3 is now redundant, as the present HMCs are being engaged by private players on “Revenue Sharing” basis through tendering system for which separate rates have been fixed by TAMP.
	(xiii). <u>5.5. Electrical crane charges (for other usage viz. cargo handling from/to barges, non-cargo operations) when not recovered under berth hire:</u> The VPT to furnish reasons for the proposed deletion of tariff prescribed in the existing SOR for 10 and 15 tonnes Electrical quay crane.	The 10 and 15 tonnes Electrical quay cranes are not in existence at VPT, hence deleted.
	(xiv). The Authority has passed the common adoption Orders for all MPTs from time to time and all the MPTs including VPT were requested to include suitable notes in the SOR. However, the VPT has not included suitable notes in the proposed SOR in line with following common adoption Orders:	
	(a). (i). Amendment Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 10 June 2016 in common adoption Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 relating to provision prescribed for System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC) and Criteria for levy of Vessel Related Charges and Concessional Coastal rate.	Relevant notes are incorporated under General Terms & Conditions at 1.2 (ii) A (ii) and at 1.2 (iii) (ii).
	(ii). Amendment Order No.TAMP/53/2015-VOCPT 25 September 2018 in common adoption Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 relating to provision prescribed for concessional coastal tariff for ships and cargo that move from one Indian Port to another Indian Port through the territorial waters of Sri Lanka or Bangladesh in terms of Notification No.38/2018- Customs (N.T.) dated 11 May 2018 issued by the Central Board of Indirect Taxes and Customs, Department of Revenue, Ministry of Finance.	Relevant notes are incorporated under General Terms & Conditions at 1.2 xxiv a & b.
	(b). Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 25 October 2016 relating to provide 80% discount for two years with effect from 20 September 2016, on the vessel related charges & cargo related charges for coastal transportation of vehicles through Ro-Ro ships.	The TAMP order in connection with Ro-Ro vessels is valid for 2 years w.e.f. 20 September 2016. In other words, the same is valid up to 20 September 2018. No further, orders received in this regard and hence not incorporated in SOR.
	The port to incorporate the provisions stipulated in these	

	common Orders/ letters.	
	(xv). The Authority had passed the Order No.TAMP/46/2018-MUC dated 8 June 2018 as common Order incorporating a provision towards levy of Mandatory User Charge (MUC) on containers for the Logistics Data Bank Service to be rendered by Delhi-Mumbai Industrial Corridor Development Corporation (DMIDC) in the Scale of Rates of all the MPTs and BOT operators operating thereat. In this regard, it is to state that the validity of the rate approved is till 31 March 2019. The DMIDC has recently filed a proposal for revision of mandatory user charges beyond its validity which is being processed separately. The rate as and when approved in DMIDC case shall be made applicable to VPT also. The port may kindly take note of this.	Relevant noting made in SOR at 4.7.2.
6.	Performance Standards:	
	(i). Clause 3.1. of the Tariff Policy, 2018 requires the port to propose Performance Standards for cargo related services <u>in terms of average ship berth day output only</u> . It is not necessary to commit cargo-wise ship berth day output. The port may, therefore, modify the proposed Performance Standards to fall in line with the Tariff Policy, 2018. The port to ensure best Performance Standards are proposed.	The commodity group as suggested by TAMP can be incorporated, however, VPT has taken into consideration cargo characteristics such as specific gravity of the cargo, the OSBD which can vary based on the commodity. The commodity basket of Bulk Cargo consists of heterogeneous cargo. As such the grouping of commodity in one group may not represent the correct OSBD, and hence specific commodity OSBD norms are prescribed for different cargoes. Hence, the same may be notified.
	(ii). The port may furnish the basis of the proposed Performance Standards for cargo related service and vessel related services with reference to the actual performance parameters achieved in the year 2017-18.	The cargo-wise average achievement of last five years i.e. 2014 to 2018 (calendar years) has been worked out. The average OSBD thus worked out has been proposed as Performance Standards as at Form-6.

9.1. While furnishing the additional information/ clarifications, the VPT vide its letter dated 16 August 2019 has also furnished revised computation of ARR, revised proposed draft SOR, comparison of existing SOR and conditionalities vis-à-vis proposed tariff and conditionalities and revised estimation of revenue at the proposed rate. A summary position of revised ARR computation furnished by VPT is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Description	Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(1).	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i).	Operating expenses (including depreciation)	36,801.85	34,341.24	35,049.76
(ii).	Management & General Overheads	18,366.92	18,822.81	19,119.98
(iii).	Finance and Miscellaneous expenses (FME)	67,207.42	46,325.52	39,615.77
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)	1,22,376.19	99,489.58	93,785.51
(2).	Less Adjustments:			
(i).	Estate related expenses			
	(a). Operating expenses (including depreciation)	4,474.87	4,617.13	4,773.32
	(b). Management & Administrative Overheads	3,862.21	3,542.06	3,936.58
	(c). Allocated FME	3,179.13	4,010.46	4,081.79
	Subtotal 2 (i)=[(a)+(b)+(c)]	11,516.21	12,169.64	12,791.69
(ii).	Interest on loans			
	Loans from Government	422.21	464.14	449.77

Sl. No.	Description	Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
	Interest on others	2.61	4.08	0.00
		424.82	468.22	449.77
(iii).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension/gratuity, arrears of exgratia payment etc. (list out each of the items)			
	(a). Wage arrears	0.00	0.00	0.00
	(b). Pension arrears	1,501.22	0.00	0.00
	(c). V.R. Scheme Ex-gratia payment	262.44	2,989.78	468.79
	Subtotal 2 (iii) = [(a)+(b)+(c)]	1,763.66	2,989.78	468.79
(iv).	2/3rd of the Contribution to the Pension Fund	26,971.33	11,430.31	6,666.67
	2/3rd of the Contribution to Retirement Gratuities	1,180.17	0.00	1,068.65
		28,151.51	11,430.31	7,735.32
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the operating expense (excluding estate expense)	5,693.44	6,686.08	6,770.88
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10 of the Tariff Policy, 2018.			
	(a). Operating Expenses	--	--	--
	(b). Depreciation	--	--	--
	(c). Management and Administrative Overheads	--	--	--
	(d). Allocated FME	--	--	--
	Subtotal 2 (vi) = [(a)+(b)+(c)+(d)]	0.00	0.00	0.00
	Total of 2 = 2 (i)+2 (ii)+2 (iii)+2 (iv)+2 (v)+ 2 (vi)	47,549.63	33,744.04	28,216.44
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3 = 1-2)	74,826.56	65,745.54	65,569.07
(4).	Average Expenses of Sl. No.3 = [Y1 + Y2 + Y3] / 3	69,214.13		
(5).	Capital Employed			
	(i). Net Fixed Assets as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)	1,41,506.31		
	(ii). Add: Work in Progress as on 31.03.2018 (As per Audited Annual Accounts)	57,657.26		
	(iii). Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2018 as per Audited Annual Accounts.	23,590.78		
	(iv). Less: Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts.	2,912.89		
	(v). Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths	0.00		
	(vi). Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5. of the Working Guidelines			
	(a). Inventory	1,022.73		
	(b). Sundry Debtors	3,736.12		
	(c). Cash	5,115.69		
	(d). Sum of (a)+(b)+(c)	9,874.54		
	(vii). Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)+(d)]	1,82,534.45		
(6).	Return on Capital Employed 16% on Sl. No.5(vii)	29,205.51		

Sl. No.	Description	Y1 (2015-16)	Y2 (2016-17)	Y3 (2017-18)
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+ (6)]			98,419.64
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 i.e. @ 3.45% (*1.0345)			1,01,815.12
(9).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)			1,01,815.12
(10).	Revenue Estimation at the proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimated at Sl. No.9 above			87,604.14

Note: With reference to 2(iii)(c) above, the above deduction is made on account of V.R. Scheme and Ex-gratia payment though it has not arisen on account of wage revision.

9.2. The revised Performance Standards proposed by VPT in Form-6 are as follows:

Sl. No.	Performance Parameters	Proposed in original proposal	Revised proposed Performance Standard (in tonnes) (Avg. of last five years 2014-2018)
(1)	Cargo Related Services		
	(i). Coking Coal (Conv)	7,650	7,891
	(ii). Steam Coal (Conv)	6,200	7,175
	(iii). Thermal Coal	16,400	16,774
	(iv). Fertiliser (Raw materials)		
	(a). Fertilisers (Mech)	3,795	3,803
	(b). Sulphur (Mech)	2,675	3,124
	(c). Rock Phosphate (Mech)	5,550	5,627
	(d). Fertilisers (Conv)	5,150	6,366
	(e). Sulphur (Conv)	3,725	4,466
	(f). Rock Phosphate (Conv)	4,625	4,604
	(v). POL		
	(a). Export POL-IH	6,500	6,338
	(b). IMP POL-IH	5,025	5,263
	(c). LPG	9,650	10,517
	(d). Crude Oil IMP	62,325	70,883
	(e). Transshipment Crude Oil (Mother + Daughter)	27,870	24,517
	(f). Transshipment POL (Mother + Daughter)	9,050	21,307
	(g). Import POL-OH	12,625	12,765
(2)	Vessel Related Services		
(a)	Average Turn Round time of Vessel (days)	5.37	4.14
(b)	Average Pre-berthing time of Vessel (days)	2.30	1.36

10. Subsequently, the VPT vide its e-mail dated 16 November 2019 has submitted the following information on wharfage traffic, HMCs, CHD Levy, Road Stead Charges:

(i). **Revenue estimation on Wharfage linking with Traffic handled by VPT in 2017-18:**

For arriving at estimated revenue for the General Revision of SOR purpose, revenue of 2017-18 is considered. For the year 2017-18 Traffic handled by VPT is 63.53 Million Tons, out of which VPT's Traffic alone is 31.02 Million Tons and BOT Traffic is 32.51 Million Tons. Accordingly,

for 31.02 Million Tons VPT has arrived to estimate wharfage revenue as proposed in the General Revision of SOR at ₹176.03 crores.

(ii). **Deletion of Section 5.1.3 Charges for use of Harbour Mobile cranes installed by the Private operators in the proposed SOR:**

The Section 5.1.3 – Charges for use of Harbour Mobile crane installed by Private Operators 3 is now redundant and hence the clause 5.1.3 is deleted in the proposed general revision of SOR. Earlier 2 Nos. HMCs were deployed by VPT through a HMC provider on Hire charges basis where VPT collects charges from users and pays hire charges to the HMC provider. The said contract was completed and present cranes were deployed on revenue share basis for which TAMP has communicated approval vide letter No.TAMP/21/2015-VPT dated 15.5.2015 under reference tariff. Hence the existing clause of 5.1.3 has become redundant and hence deleted in proposed SOR.

(iii). **4.7.4.1. Levy of Time Rate Wages:**

The existing note immediately below the schedule 4.7.4.1 is deleted in the proposed SOR as per TAMP Order No.TAMP/9/2016-VPT dated 17.9.2016 at 5.1(ii).

(iv). **Road Stead Charges:**

Regarding change in conditionalities in Road Stead Charges, it is to state that based on the operational requirements and by experience from port operations changes were proposed hence a common justification is rendered below:

“The time period has been modified as 48 hrs after receiving request from the trade. The other slabs and rates have been proposed after gaining experience from the port operations relevant and accordingly the slabs and rates have been proposed for facilitating ease of operations and calculations, which are uniform to the trade, as a matter of port policy. The 3 times road stead charges have been removed on request from the trade, duly hiking the rate of road stead charges as well as reduction of slabs. It may also be noted that road stead charges is a floating revenue and has been proposed to discourage long waiting of vessels at anchorage and to protect the earning. It avoids anchorage as being used as a parking place for vessels.”

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The Scale of Rates (SOR) of Visakhapatnam Port Trust (VPT) was last revised by this Authority vide Order No.TAMP/9/2016-VPT dated 21 June 2016. The validity of the SOR of VPT approved vide Order dated 21 June 2016 expired on 31 March 2019. The validity of said existing SOR of VPT was last extended upto 31 December 2019 and communicated to VPT vide our letter dated 16 September 2019. The VPT vide its letter dated 03 April 2019 has filed its proposal for general revision of its SOR under the Tariff Policy, 2018 and Working Guidelines to operationalize the Tariff Policy, 2018 notified in the Gazette of India on 03 February 2019. After a regular follow up, the port has furnished the requisite information/ clarification sought by us along with revised Annual Revenue Requirement (ARR), draft SOR, modified estimates of revenue and modified Performance Standards vide its letter dated 16 August 2019 and subsequent e-mail dated 16 November 2019. The final revised proposal filed by VPT vide its letter dated 16 August 2019 and subsequent e-mail dated 16 November 2019 along with submissions made by the port during the processing of the case are considered in this analysis.

- (ii). Clause 2.1 of the Tariff Policy, 2018 require each Major Port Trust (MPT) to assess the ARR which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Annual Accounts of the three years (Y1), (Y2) and (Y3) subject to certain exclusions as prescribed in Clause 2.2 of the Tariff Policy, 2018 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31st March Y3, duly certified by a practicing Chartered Accountant/Cost Accountant.

The VPT has assessed the ARR based on Audited Annual Accounts for three years i.e. 2015-16 (Y1), 2016-17 (Y2) and 2017-18 (Y3) following clause 2.1 of the Tariff Policy, 2018 and the Working Guidelines notified by this Authority and the ARR has been duly certified by a practicing Chartered Accountant. The VPT has excluded the expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the year 2015-16, 2016-17 and 2017-18. The ARR estimated by the VPT duly certified by the practicing Chartered Accountant is found to be order and hence considered except for modifications for the reasons explained in the following paragraphs.

- (a). As per Clause 2.2 (iii) of the Tariff Policy, 2018, 1/3rd of the Contribution to the Superannuation funds (Pension Fund, Gratuity Fund and Leave Encashment Fund) needs to be considered in the ARR computation which means 2/3rd to be excluded in the ARR computation.

- (i). The Audited Annual Accounts of the VPT for the year 2015-16 reports Leave Encashment Funds of ₹3.75 crores at note no.13 of Notes on Accounts for the year 2015-16. Despite request to VPT to consider it, the VPT has not excluded the same in Form 1 stating that it is not only on account of superannuation, employees while in service are also eligible for encashment of Earned leave and VPT regularly disburses these payments to employees whoever applies Encashment leave and hence, it is not a superannuation fund and no exclusion is made in ARR by the VPT.

At the first part to the reply, the port has admitted that leave encashment is on account of superannuation as well as disbursement to employees in service who apply for the same. In the absence of the port furnishing the segregation of leave encashment on account of superannuation and employees in service, and also recognising that this item is captured in the ARR computation of other Major Port Trusts, 1/3rd of this item reported in the year 2015-16 is considered. In the modified cost statement relating to ARR prepared by us, entire amount of Leave Encashment Funds of ₹3.75 crores reported in the Annual Accounts in the year 2015-16 is excluded from the expenses for the corresponding year and in the calculation of average expenses, 1/3rd of ₹3.75 crores i.e. ₹1.25 crores is captured. This methodology ultimately results in exclusion of 2/3rd of one-time expenses which is found to be in line with Working Guidelines. In any case, this will not have any impact on the proposal of VPT as there is vast gap of ARR left uncovered by the VPT.

Similar adjustment is also done in respect of Pension arrears which is reported in one year i.e. 2015-16 at ₹2,251.82 lakhs as the adjustment done by the VPT does not ultimately result in exclusion of 2/3rd of the expense. This is in line with the approach followed at other Major Port Trusts as well in the ARR computation.

- (ii). The Annual Accounts of the VPT for the years 2015-16 and 2017-18 report retirement gratuity of ₹17.70 crores and ₹16.03 crores respectively. As per note no.2 (ii) below the Form-1 attached to the Working Guidelines, 2018, if the

figures for exclusion of $2/3^{\text{rd}}$ of Superannuation funds are reported for two out of three years, then average of two years should be finally captured while computing the average expenses. The port has, excluded $2/3^{\text{rd}}$ of the retirement gratuity i.e. ₹11.80 crores in the year 2015-16 and ₹10.69 crores in the year 2017-18 and then added ₹7.51 crores in the average expenses. The adjustment done by the VPT does not result in excluding $2/3^{\text{rd}}$ of this expense or in other words capturing $1/3^{\text{rd}}$ in the ARR computation. The treatment given by the VPT is not in line with the said note.

That being so, in the modified cost statement relating to ARR prepared by us, entire amount of retirement gratuity of ₹17.70 crores and ₹16.03 crores for the years 2015-16 and 2017-18 respectively are excluded for the said two years from the total expenses. In the calculation of average expenses, average of $1/3^{\text{rd}}$ of retirement gratuity working out to ₹5.62 crores is captured. This methodology ultimately results in exclusion of $2/3^{\text{rd}}$ of one-time expenses which is found to be in line with Working Guidelines.

- (b). As per Clause 2.2 (v) of the Working Guidelines notified by this Authority, all expenses relevant for captive berths are to be excluded from the computation of ARR.

The VPT has shown Nil exclusion towards expenses relevant for tariff fixation of captive berth as there is no operating expenditure on development of captive Berth. This information furnished by VPT in ARR Computation is relied upon.

- (c). The tariff for port railway services is not fixed by this Authority; it is fixed by the Railway Board. Prima facie, as per Audited Annual Accounts, Railway activity in VPT is in surplus (i.e. excess of railway income over railway operating expenditure). The VPT was, therefore, requested to exclude the average railway workings (expenses) of ₹8,111.43 lakhs from the total expenditure in the computation of ARR. However, VPT has stated that the Railway activity of VPT is continuously in deficit. The port has referred to Annexure 41 of the Railway Proforma account for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 forming part of the Port Administrative Report which reflects a net deficit of ₹81.45 crores, ₹78.03 crores and ₹32.73 crores for the years 2015-16 to 2017-18 respectively. The VPT has, therefore, considered the railway activity expenses in the total expenditure in the computation of ARR and requested this Authority to allow the expenses related to Railway as per guidelines.

On perusing the said Railway Proforma account referred by the VPT, it is seen that, apart from the Railway expenses (operating), the apportioned Management, General & Administrative Overheads (MGAO), Depreciation, Property Tax and Retirement benefits, etc., to the Railway activity are also captured therein and, therefore, there is deficit in the railway activity. Otherwise, the Railway activity at the operating level is in surplus.

It is relevant here to state that in the other Major Port Trusts, if the Railway income is in excess of the operating Railway expense, then the entire Railway expense is excluded in the ARR computation on the premise that the Railway income is adequate to meet the Railway expenses. If there is deficit in the Railway activity i.e. Railway Income less operating railway expenses, to the extent of the deficit is captured in the ARR computation. As regards the deficit in the proforma railway account referred by the VPT, the deficit arises on account of apportionment of MGAO, Depreciation, Property Tax and Retirement benefits. Since the ARR computation by the VPT already captures the depreciation, admissible MGAO, and admissible Retirement benefits as per Tariff Policy, 2018, it is not found appropriate to again capture the deficit of the railway activity which is mainly arising on account of the above said apportioned items else it will result in double counting of these expenses. That being so, railway expenses to the tune of ₹84.16 crores, ₹84.80 crores and ₹74.39 crores for the years 2015-16 to 2017-18 respectively averaging to ₹81.14 crores is excluded from the ARR computation. Such an approach

has been adopted by this Authority while disposing of the general revision proposal filed by Mumbai Port Trust (MBPT), Mormugao Port Trust (MOPT) and New Mangalore Port Trust (NMPT), Cochin Port Trust (COPT), V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT), Deendayal Port Trust (DPT) and Chennai Port Trust (CHPT).

- (iii). Following the provisions prescribed at Clause 2.3 of the Tariff Policy, 2018, the VPT has arrived at average expenses for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 at ₹692.14 crores. Subject to modifications as explained above, the modified average expenses for the corresponding period computed by us works out to ₹612.90 crores.
- (iv). The VPT has arrived at capital employed of the port in line with provision prescribed in Clause 2.4 of the Working Guidelines considering the net fixed assets plus capital work-in-progress as on 31 March 2018 reported in the Audited Annual Accounts. The VPT has considered the net fixed assets plus capital work-in-progress as on 31 March 2018 reported in the Audited Annual Accounts. The port has excluded net fixed assets relating to estate activity to the tune of ₹235.91 crores and net fixed assets transferred to BOT operators to the tune of ₹29.13 crores which are relied upon. There is no capital expenditure reported by port relating to captive berths.

Working capital is computed as per norms prescribed in clause 2.5 of Working Guidelines. The same is considered except for modification in the Cash. $1/12^{\text{th}}$ of allowable expenditure excluding depreciation for the year 2018-19 i.e. ₹539.49 crores/ 12 (norm) = ₹44.96 crores is considered as cash expenses in the calculation of Working Capital.

The modified capital employed works out to ₹1,819.15 crores as against capital employed of ₹1,825.35 crores arrived by VPT. Return on Capital Employed (ROCE) considered by VPT at 16% is ₹292.06 crores. The modified ROCE in the modified cost statement is considered at ₹291.06 crores based on the 16% of modified Capital Employed.

- (v). The ARR comprises of the average of the expenditure for the three financial years 2015-16 to 2017-18 plus 16% ROCE. Further, as per Clause 2.7 of Working Guidelines, the said ARR needs to be indexed @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 at 3.45%. The indexed ceiled ARR assessed by the VPT is ₹1,018.15 crores and modified indexed ceiling ARR assessed in the revised cost statement prepared by us is ₹935.15 crores.

The final detailed working of ARR calculation furnished by the VPT which has been duly certified by Chartered Accountant is relied upon. This is subject to minor modification as explained above. The detailed ARR calculation furnished by the port and modified ARR calculation by us are attached as **Annex - I (a) and (b)** respectively. A summary of the ceiling indexation ARR furnished by the VPT is given below:

(₹ in crores)

Sr. No.	Particulars	ARR computation furnished by the VPT	ARR computation modified by us
1	Average admissible Expenses for the years 2015-16, 2016-17 and 2017-18 $[Y1+Y2+Y3]/3$	692.14	612.90
2	Capital employed as on 31.03.2018 including capital work in	1,825.35	1,819.15

	progress as on 31.03.2018 and working capital as per norms		
3	Return on capital employed @ 16%	292.06	291.06
4	ARR as on 31 March 2018 (4=2+3)	984.20	903.96
5	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 (3.45% for the year 2018-19)	1,018.15	935.15
6	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	1,018.15	935.15
7	Revenue estimated by the VPT at proposed rate (which includes Railway earnings)	876.04	--
8	Revenue gap as estimated by VPT	142.11	--
9	Modified Revenue estimates of VPT excluding Railway earnings captured by VPT.	723.78	723.78
10	Estimated revenue gap	294.37	211.37

(vi). (a). As per Clause 2.5 of Tariff Policy 2018, for drawing the SOR, the VPT has reportedly considered the actual cargo traffic in tonnes exclusively handled by the port and GRT of vessel handled by the port during the year 2017-18.

(b). As per Clause 2.6 of Tariff Policy 2018, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant. The Port has given detailed working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic handled in 2018-19 as required as per Clause 2.9 of the Working Guidelines. As per Clause 2.5 of Tariff Policy 2018, for drawing the SOR, the VPT has reportedly considered the actual cargo traffic in tonnes exclusively handled by the VPT and GRT of vessels handled by the port during the year 2017-18, to draw the proposed SOR within the ceiling indexed ARR.

The actual cargo traffic handled by VPT in the year 2017-18 is reported to be 63.53 MMT of which cargo exclusively handled by the port is 31.02 MMT after excluding the cargo traffic of the BOT operators to the tune of 32.51 MMT. The cargo traffic exclusively handled by the VPT has been considered by the port for estimation of cargo related revenue at the proposed tariff. As regards revenue from vessel related charges at the proposed rate, the total GRT vessels as per Administration Report is 60.98 millions for the year 2017-18 which is on vessel to vessel basis. For the revenue estimation of vessel related charges, average GRT of vessels for the number of vessels is considered. On that basis, the total GRT considered for revenue estimation is 60.96 millions. The port has stated that there is a meagre difference of around 20000 GRT which is negligible. Based on the above clarification and recognizing that revenue estimation is duly certified by the practicing Chartered Accountant, the same is relied upon.

(vii). As per Clause 2.6 of Tariff Policy 2018, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant. The tariff increase proposed by the port which is already brought out in the earlier paragraphs is again brought out here for ease of reference:

(i). **Vessel related charges**

- (a). Port Dues and berth hire increase proposed by 10%.
- (b). Pilotage charge increase proposed @ 8%.
- (c). No increase in vessel related charges for vessels carrying crude oil at SPM, petroleum including LPG and SPM berth.
- (d). Towage, Shifting, Detention and Mooring charges - increase by 5%.
- (e). Water charges and roadstead charges increase proposed by 10%.

(ii). **Cargo related Charges and Miscellaneous Charges**

- (a). Wharfage charges - 5% increase on cargoes like coal, pig iron, food grains, granite, edible oil and 20% increase on Iron ore (manual), Crude oil at VPT berths, fertilizers, Liquid ammonia, etc.
- (b). Demurrage charges - increase proposed by 10%.
- (c). Based on market trend, tariff for fire float charges, Fire Tender, Trailer Pump is proposed to be revised.
- (d). No change is proposed on the tariff approved for specific cargoes by this Authority which is effective from 29 November 2018.
- (e). No change is proposed on CHD Levy, Dry Dock charges and Fishing Harbor Dry Dock charges and slipway charges.

(iii). **No increase is proposed for other tariff items other than the tariff items listed above.**

The port has stated that port rates for vessels are less than Gangavaram Port. Hence, port has proposed 8% to 10% increase in the vessel related charges. Where the port is in a dominant position, higher increase is proposed in cargo related charge and for those items where there is competition from the neighboring ports, port has stated to have restricted the increase.

It is seen that in the revenue estimates, the port has in the end added ₹152.26 crores towards revenue from Railway activity. Since the revision of general SOR, does not include revision of railway services, which falls under the domain of Railway Board, to that extent the revenue estimate furnished by the VPT is corrected and shown separately in **Annex - II**. The revenue estimate excluding revenue estimated by VPT from Railway activity is ₹723.78 crores. At this revised revenue estimate, the revenue gap at modified ARR of ₹935.15 crores comes to ₹211.37 crores as against revenue gap of ₹142.11 crores shown by VPT but excluding Railway earning, revenue gap of VPT is ₹294.37 crores left uncovered at the ARR estimated by VPT at ₹1,018.15 crores.

- (viii). The total revenue estimated by VPT at the proposed tariff is ₹723.78 crores which is found to be within the modified ceiling indexed ARR of ₹935.15 crores. The revenue estimation by the VPT at the proposed tariff and traffic of 2017-18 has been duly certified by the Chartered Accountant and hence has been relied upon. The revenue estimates at the proposed rates as furnished by the port and considered by this Authority is attached as **Annex - II**.

- (ix). (a). Vizag Seaport Private Limited (VSPL) has given a comparison of berth hire charges proposed by the VPT for crane and non-crane berth hire with the berth hire charges prescribed in its own SOR, berth hire charges of other BOT operators in VPT and the rates in Gangavaram port and has requested the VPT to proposed berth hire rate for crane berths at par with non-crane berths with single slab in view of the fact that almost all berths of VPT are non-crane berths, except EQ-6 and EQ-7 berths.

As rightly stated by the VPT, the tariff comparison cannot be drawn between BOT berths and VPT berths as they are governed by different set of Tariff guidelines. Further, the capital cost of the berths at VPT and BOT berths are totally different and return of capital employed also different, hence there could be no comparison in the tariff of both.

Notwithstanding the above position, it is seen that the berth hire charges for crane berths proposed by the VPT for vessels above 30000 GRT is US\$ 0.00887 per GRT per hour is comparable to the berth hire charges prescribed in the VSPL at US\$ 0.0089 per GRT per hour. The VPT has categorically stated that berth hire proposed by the port is based on the ground reality and stiff competition from neighboring ports. Even at the proposed rate, the total revenue gap left uncovered is ₹211.37 crores. Hence, this Authority goes with the proposal of the VPT.

- (b). TANGEDCO has stated that the proposed increase in vessel related charges by 15.52% will result in an additional expenditure to TANGEDCO. It is seen from the Revenue Estimation that for Major VRC items like Port Dues, Pilotage and Berth Hire, the

increase sought is 10%, 8% and 10% respectively over the indexed tariff as on 2018-19 and not 15.52% as pointed out by TANGEDCO. As regards the comparison made by TANGEDCO with regard to the increase in the vessel related charges at other Major Port Trusts, the VPT has clarified its stand that comparison of the rates with other ports is not justifiable as the rates prescribed differ based on the infrastructure existing at different ports and other parameters like ARR and capital employed. It has to be recognised that there is diversity of equipment infrastructure and dynamics in traffic profile at other ports.

- (c). Visakhapatnam Steamship Agents' Association (VSAA) and Navship Marine Services Pvt. Ltd. (NMSPL) have made various suggestions for improvement/ corrections in the conditionalities in the proposed SOR of VPT. The VPT has examined the matter and has considered the suggestion made by VSAA and NMSPL wherever found necessary and has made modification in the revised proposed Scale of Rates.
- (d). M/s.NMSPL has requested to treat river sea vessel as coastal vessel. Definition of coastal vessel is uniformly prescribed in the SOR of all Major Port Trusts, which is explicit.
- (x). Clause 2.10 of the Working Guidelines requires the Port Trust to do away with ad-valorem wharfage rate in the existing SOR and determine specific wharfage rate taking into consideration special case to be taken for handling such cargo or a market determined tariff. Even during the last tariff revision, port was advised to formulate and file a well analysed proposal for conversion of ad-valorem rate structure to specific wharfage rate in respect of Chemicals, Machinery, Electrical goods, and marine products on per unit basis, within a period of three months from the date of notification of the Order in the Gazette of India. The port has not filed any proposal in this regard. In the instant proposal also, the port has continued with the existing tariff arrangement of levy of ad-valorem rate for Electric goods, Machinery, Marine Products and other chemicals except for Methalene Chloride, ISC Propylene Alchohol, Toluene, Cyclo Hexane & Hexane in Bulk for which port has proposed specific wharfage rate. The proposed specific wharfage rate on per tonne basis for Methalene Chloride, ISC Propylene Alchohol, Toluene, Cyclo Hexane & Hexane in Bulk is supported with the workings and also included in revenue estimation at the proposed rate. The proposed rates for these items are, therefore, approved.

When sought specific clarification on this in respect of other items where the wharfage is still continued to be proposed on ad valorem basis, VPT has clarified that it could work out wharfage rate on per ton basis in respect of some Chemicals as the chemicals are homogeneous components. In respect of machinery and electrical goods, the variation in value, weight/ volume is abnormal and depend on the physical shape or size and the cost of a component which cannot be assumed. There will be a wide range of fluctuations in the cost of machinery and electrical products and hence it is difficult to take care of these fluctuation if a per ton wharfage rate is fixed for these items.

In the current proposal, in the absence of any proposal of VPT to prescribe wharfage on per unit basis for Electric goods, Machinery, Marine Products and other chemicals, the ad-valorem rates proposed by the VPT are continued to be prescribed. The port is advised to review and explore the possibility of proposing specific wharfage rate on unit basis instead of ad-valorem basis in line with the approach followed in case of other Major Port Trusts to comply with the provision in the clause 2.10 of Working Guidelines during the next revision.

- (xi). The comparative statement giving the existing conditionalities and proposed conditionalities wherever the port has proposed amendment/ deletion in the existing conditionalities along with remarks/ reasoning as furnished by the port during the analysis of the case is updated with our brief remarks/ analysis in the last column for accepting or rejecting each of the modifications/ deletions proposed by the port. The said comparative position is attached as **Annex - III**. The proposed modification/ deletion in the existing conditionalities is approved taking into consideration the remarks/ reasoning furnished by the VPT and our remarks/ analysis thereon

given in the said Annex and some improvements/ modification done by us in the revised SOR for the reasons given in the said Annex. Some minor typographical errors observed have been corrected in the revised SOR.

- (xii). As per Clause 3.1 of the Tariff Policy, 2018, the Major Port Trusts shall also commit Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. It is not necessary to commit cargo-wise ship berth day output. Instead, the Major Port Trusts may propose overall average ship berth day output. For vessel side services, the port shall prescribe Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and any other parameter which is found relevant by the Port.

The Tariff Policy, 2018 does not prescribe any method or basis for proposing performance standards.

The port had in the original proposal proposed cargo wise ship berth day output. It was, therefore, specifically brought out to the attention of the VPT that as per Clause 3.1 of the Tariff Policy, 2018, the ports are to propose Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output only. It is not necessary to commit cargo-wise ship berth day output. The port has clarified that VPT has taken into consideration cargo characteristics such as specific gravity of the cargo, the OSBD which vary based on the commodity. The commodity basket of Bulk Cargo consists of heterogeneous cargo. As such the grouping of commodity in one group may not represent the correct OSBD, and hence specific commodity OSBD norms are proposed for different cargoes and port has requested this Authority to notify the same.

The basis of the proposed Performance Standards for cargo related service and vessel related services is with reference to the actual average performance parameters achieved in the last five years i.e. 2014 to 2018 (calendar years). Most of the performance standards proposed by the port in the revised proposal are found to be higher than the parameters proposed by the port in the original proposal for most of the items under cargo related services and for both the parameters in the vessel related services. It is also higher than the performance standards prescribed in the last tariff Order for all the items except Rock phosphate and Transhipment Crude (Mother + Daughter).

The performance standards as proposed by the VPT is approved. For these two items of Rock Phosphate and Transhipment Crude, the performance standards proposed in last tariff Order are 4623.82 tonnes per day and 26542.73 tonnes per day respectively as against 4604 tonnes per day and 24517 tonnes per day now proposed by the VPT. The performance parameters for these two cargo items are prescribed at the level of the last tariff Order rounded off to 4624 tonnes and 26543 tonnes respectively.

It is relevant here to mention that the Performance Standards committed by the Port are to be considered for the operations carried out exclusively by the Port within the port premises, with its own equipment and will not be applicable to the private service provider authorised by the port for rendering services with his equipment for whom separate benchmark performance standards prescribed in the relevant Order shall be applicable.

- (xiii). As per Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, SOR will be indexed annually to inflation to the extent of 100% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) announced by the Government of India. Such adjustment of SOR will be made every year and the adjusted SOR will come into force from 01st May of the relevant year to 30th April of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy, 2018 to be read with clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant to state that in the instant case indexation for the year 2019-20 is already considered in the ARR and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR will be applicable from 1 May 2020 subject to

achievement of Performance Standards in the year 2019-20. That being so, a note proposed by the VPT in the SOR is modified to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be announced by this Authority. The annual indexation will be from 01 May 2020 instead of 1 April 2020 proposed by the VPT subject to the VPT achieving the Performance Standards notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. The Tariff Policy, 2018 stipulates that annual indexation in the SOR will be automatic subject to achievement of Performance Standards. It does require the Major Port Trusts to approach this Authority for the same. In order to have transparency, the port is advised to declare the Performance Standards achieved for the period 01 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by this Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to this Authority. If the Performance Standards as notified by this Authority are achieved by the port, then the port can automatically index the rates prescribed in its SOR at 100% of WPI announced by this Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 01 May of the relevant year. The indexed SOR by the VPT has to be intimated by the port to the concerned users and to this Authority.

- (xiv). The validity of the existing SOR of the VPT was last extended till 31 December 2019 or till the effective date of implementation of the revised Scale of Rates, whichever is earlier. By the time the revised SOR of VPT notified by separate Order comes into effect, it shall be around mid of January 2020. That being so, the existing Scale of Rates is deemed to have been extended from the date of expiry till the revised SOR comes into effect.
- (xv). As per Clause 3.8 of Working Guidelines, the SOR notified shall remain valid for 3 years after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India. Therefore, the validity of the revised SOR is prescribed for a period of 3 years from the date the Order approved comes into effect.
- (xvi).
 - (a). As per clause 7.1 of the Tariff Policy, 2018, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels. The ports may, if they so desire charge lower rates. The VPT may exercise the flexibility to charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
 - (b). As stated earlier, as per Clause 2.7 the Tariff Policy, 2018, it is for the VPT to ensure that as a result of revision in the SOR there will not be loss of traffic to the port.
 - (c). If there is any error apparent on the face of records considered, the VPT may approach this Authority for review of the tariff fixed within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India. The VPT may also, for any justifiable reasons, approach this Authority for review of the tariff fixed giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.
 - (d). The modifications proposed by VPT in the conditionalities governing the Scale of Rates are considered for approval based on justification/ clarification furnished by VPT. The VPT may, if necessary, come up with a proposal for amending any of the conditionalities approved, even before the expiry of the tariff validity period.

13.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised SOR and the Performance Standards of the VPT which have been notified separately.

13.2. The revised SOR will come into effect after expiry of 30 days from the date the Order notifying the SOR and Performance Standards in the Gazette of India has come into effect and shall be in force for a period of 3 years therefrom. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

13.3. The VPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of cargo-wise average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port has

committed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels.

13.4. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2018 is to be read with Clause 3.2 of Tariff Policy, 2018. If VPT does not meet the Performance Standards, the VPT is not eligible for indexation during the next year.

13.5. As per Clause 6 of the Tariff Policy 2018, the VPT shall furnish to this Authority annual reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of VPT ships, average pre-berthing waiting time. In addition, for the container berths, annual reports shall also be provided on average moves per crane hour and average dwell time for containers. The annual reports shall be submitted by the Port within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

13.6. As per Clause 4 of the Working Guidelines, this Authority shall publish all the information received by it from VPT under clause 6 of the Tariff Policy, 2018 on its website. However, this Authority shall consider a request from VPT about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation upon such publication. This Authority's decision in this regard would be final.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./411/19]

Annex-I (a)

FORM-1

Computation of Annual Revenue Requirement under Tariff Policy, 2018 for Determination of Tariff for Major Port Trusts furnished by VPT

Rs. in lakhs

Sr.No.	Description	Y-1 (Actuals) 2015-16	Y-2 (Actuals) 2016-17	Y-3 (Actuals) 2017-18
1	Total Expenditure (as per Audited Annual Accounts)			
(i).	Operating Expenses (including depreciation)	36801.85	34341.24	35049.76
(ii).	Management & General Overheads	18366.92	18822.81	19119.98
(iii).	Finance and Miscellaneous Expenses (FME)	67207.42	46325.52	39615.77
	Total expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)	122376.19	99489.58	93785.51
2	Less: Adjustments			
(i).	Estate related Expenses			
	(a) Operating Expenses (including depreciation)	4474.87	4617.13	4773.32
	(b) Management & Administrative Overheads	3862.21	3542.06	3936.58
	(c) Allocated FME	3179.13	4010.46	4081.79
	Subtotal 2(i)=(a)+(b)+(c)	11516.21	12169.64	12791.69
(ii).	Interest on loans			
	Loans from Government	422.21	464.14	449.77

	Interest on others	2.61	4.08	0.00
		424.82	468.22	449.77
(iii).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension/ gratuity, arrears of exgratia payment etc. (list out each of the items)			
	(a) Wage arrears	0.00	0.00	0.00
	(b) Pension arrears	1501.22	0.00	0.00
	(c) V.R. Scheme Ex-gratia payment	262.44	2989.78	468.79
	Subtotal 2(iii)=(a)+(b)+(c)	1763.66	2989.78	468.79
(iv).	2/3rd of the Contribution to the Pension Fund	26971.33	11430.31	6666.67
	2/3rd of the Contribution to Retirement Gratuities	1180.17	0.00	1068.65
		28151.51	11430.31	7735.32
(v).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	5693.44	6686.08	6770.88
(vi).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10 of the Tariff Policy, 2015			
	(a) Operating Income			
	(b) Depreciation			
	(c) Management & Administrative Overheads			
	(d) Allocated FME			
	Subtotal 2(vi)=(a)+(b)+(c)+(d)	0.00	0.00	0.00
	Total of 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)	47549.63	33744.04	28216.44
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3=1-2)	74826.56	65745.54	65569.07
(4).	Average Expenses of Sl. No.3 = (Y1+Y2+Y3)/3		69214.13	
(5).	Capital Employed			
	(i) Net Fixed Assets as on 31.3.2018 (as per Audited Annual Accounts)	141506.31		
	(ii) Add: Work in Progress as on 31.3.2018 (as per Audited Annual Accounts)	57657.26		
	(iii) Less: Net value of fixed assets, related to Estate activity as on 31.3.2018 as per Audited Annual Accounts	23590.78		
	(iv) Less: Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts	2912.89		

	(v) Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10 of the Tariff Policy, 2015	0.00		
	(vi) Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5 of the Working Guidelines			
	(a) Inventory	1022.73		
	(b) Sundry Debtors	3736.12		
	(c) Cash	5115.69		
	(d) Sum of (a)+(b)+(c)	9874.54		
	(vii) Total Capital Employed [(i) +(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]	182534.45		
(6).	Return on Capital Employed 16% on Sl. No.5(vii)	29205.51		
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+(6)]	98419.64		
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 i.e. @ 3.45% (*1.0345)	101815.12		
(9).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	101815.12		
(10).	Revenue Estimation at the proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimate at Sl. No.9 above	87604.14		
(11).	Revenue Estimation at the proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimate at Sl. No.9 above excluding Railway Revenue Captured by VPT	72378.01		
Note :	(1) With reference to 2(iv) above: The above deduction is made on account of Pension Fund Contribution and Contribution to retirement gratuities though it has not arisen on account of wage revision.			
	(2) With reference to 2(iii)(c) above: The above deduction is made on account of V.R. scheme and Ex-gratia payment though it has not arisen on account of wage revision.			

Annex-I (b)**Form-1****Computation of Annual Revenue Requirement under Tariff Policy, 2018 for Determination of Tariff for Major Port Trusts furnished by VPT and modified by TAMP****Rs. in lakhs**

Sr.No.	Description	Y-1 (Actuals) 2015-16	Y-2 (Actuals) 2016-17	Y-3 (Actuals) 2017-18
1	Total Expenditure (as per Audited Annual Accounts)			
(i).	Operating Expenses (including depreciation)	36801.85	34341.24	35049.76
(ii).	Management & General Overheads	18366.92	18822.81	19119.98
(iii).	Finance and Miscellaneous Expenses (FME)	67207.42	46325.52	39615.77
	Total Expenditure 1=(i)+(ii)+(iii)	122376.19	99489.58	93785.51
2	Less: Adjustments			
(i).	Estate related Expenses			
	(a) Operating Expenses (including depreciation)	4474.87	4617.13	4773.32
	(b) Management & Administrative Overheads	3862.21	3542.06	3936.58
	(c) Allocated FME	3179.13	4010.46	4081.79
	Subtotal 2(i)=(a)+(b)+(c)	11516.21	12169.64	12791.69
(ii).	Expenditure relating to Railway Activity	8415.73	8479.58	7439.00
(iii).	Interest on loans			
	Loans from Government	422.21	464.14	449.77
	Interest on others	2.61	4.08	0.00
		424.82	468.22	449.77
(iv).	2/3rd of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension/ gratuity, arrears of exgratia payment etc. (list out each of the items)			
	(a) Wage arrears	0.00	0.00	0.00
	(b) Pension arrears	2251.82	0.00	0.00
	(c) V.R. Scheme Ex-gratia payment	262.44	2989.78	468.79

	Subtotal 2(iii)=(a)+(b)+(c)	2514.26	2989.78	468.79
(v).	2/3rd of the Contribution to the Pension Fund, Gratuity and Leave Encashment Fund			
	Pension Fund	26971.33	11430.31	6666.67
	Gratuity Fund [Entire amount shown as exclusion and 1/3rd to be admitted shown seperately.]	1770.26	0.00	1602.98
	Leave Encashment Fund [Entire amount shown as exclusion and 1/3rd to be admitted shown seperately.]	375.00	0.00	0.00
		29116.59	11430.31	8269.64
(vi).	Management and General overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	5693.44	6686.08	6770.88
(vii).	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10 of the Tariff Policy, 2015			
	(a) Operating Income			
	(b) Depreciation			
	(c) Management & Administrative Overheads			
	(d) Allocated FME			
	Subtotal 2(vi)=(a)+(b)+(c)+(d)	0.00	0.00	0.00
	Total of 2 = 2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)+2(vii)	57681.05	42223.61	36189.76
(3).	Total Expenditure after Total Adjustments (3=1-2)	64695.13	57265.96	57595.75
(4).	Average Expenses of Sl. No.3 = (Y1+Y2+Y3)/3	59852.28		
	Add: 1/3rd of One time expenses (Pension arrears)	750.61		
	Add: 1/3rd of the contribution to the Gratuity Fund	562.21		
	Add: 1/3rd of the contribution to the Leave Encashment Fund	125.00		
	Total Average Expenses	61290.09		

(5).	Capital Employed	
	(i) Net Fixed Assets as on 31.3.2018 (as per Audited Annual Accounts)	141506.31
	(ii) Add: Work in Progress as on 31.3.2018 (as per Audited Annual Accounts)	57657.26
	(iii) Less: Net value of fixed assets, related to Estate activity as on 31.3.2018 as per Audited Annual Accounts	23590.78
	(iv) Less: Net value of fixed assets, if any transferred to BOT operator as on 31 March 2018 as per Audited Accounts	2912.89
	(v) Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2018 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10 of the Tariff Policy, 2015	0.00
	(vi) Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5 of the Working Guidelines	
	(a) Inventory	1022.73
	(b) Sundry Debtors	3736.12
	(c) Cash	4495.77
	(d) Sum of (a)+(b)+(c)	9254.62
	(vii) Total Capital Employed [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]	181914.53
(6).	Return on Capital Employed 16% on Sl. No.5(vii)	29106.32
(7).	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2018 [(4)+(6)]	90396.42
(8).	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2018-19 i.e. @ 3.45% (*1.0345)	93515.10
(9).	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	93515.10
(10).	Revenue Estimation at the proposed indexed SOR within the Ceiling indexed ARR estimate at Sl. No.9 above	72378.01

Revenue Estimation at the proposed Scale of Rates furnished by VPT and considered by the TAMP											Annex - II FORM-I
SL.No	DESCRIPTION	Existing tariff after indexation at 2% & 3.45%		Referenc e to the schedule and Sl. No. in existing SOR	Proposed Tariff		Unit of levy	Referenc e to the schedule and Sl. No. in proposed SOR	Actual Traffic exclusive ly handled by the port during the year 2017-18	Revenue estimatio n at the propose d tariff (Rs. in lakhs)	% increase over the existing tariff after indexatio n
1	2	3		4	5		6	7	8	9=5*8	10=(5-3)/3
1	Port dues	Foreign going vessels (in US \$)	Coastal Vessel (in Rs.)		Foreign going vessels (in US \$)	Coastal Vessel (in Rs.)			63.54 MT		
(i).	All category of vessels	0.3771	10.077	Section-2, 2.1	0.4148	11.09	GRT	Section-2, 2.1	Annexure A	13,040.22	10%
(ii).	Vessels carrying crude oil or petroleum products, including LPG	0.4289	11.46		0.4289	11.46				1,870.06	NIL
2	Pilotage Fees			Section-2, 2.2.1			GRT	Section-2, 2.2.1	Annexure A	20,279.61	8%
(i).	ALL VESSELS										
	1. Upto and inclusive of 30,000 GRT	0.6179	16.51		US \$ 0.66741	17.84					
	2. 30,001 to 60,000 GRT	US \$ 18539.69 + US \$ 0.4943 per GRT over 30,000 GRT	Rs.495412 + 13.21 per GRT over 30,000 GRT		US \$20022 + US \$ 0.5339 per GRT over 30,000 GRT	Rs.535196 + Rs.14.27 per GRT over 30,000 GRT					
	3. 60,001 and above GRT	US \$ 33370.38 + US \$ 0.4325 per	Rs.891741 + Rs.11.56 per GRT over 60,000 GRT		US \$ 36040 + US \$ 0.4672 per	Rs.963353+ Rs.12.49 per GRT over 60,000 GRT					

		GRT over 60,000 GRT			GRT over 60,000 GRT						
	4. Minimum charges payable	US \$ 1763.22	47131.1 1		US \$ 1904	50901					
(ii).	Vessels carrying crude oil or petroleum products including LPG						GRT	Section-2, 2.2.2	3,051.31	NIL	
	1. Upto and inclusive of 30,000 GRT	US \$ 0.7028	18.78		US \$ 0.7028	18.78					
	2. 30,001 to 60,000 GRT	US \$21,084 + US \$ 0.5622 per GRT over 30,000 GRT	Rs.563400 + Rs.15.02 per GRT over 30,000 GRT		US \$21,084 + US \$ 0.5622 per GRT over 30,000 GRT	Rs.563400 + Rs.15.02 per GRT over 30,000 GRT					
	3. 60,001 and above GRT	US \$ 37950 + US \$ 0.4919 per GRT over 60,000 GRT	Rs.10,14,000 + Rs.13.15 per GRT over 60,000 GRT		US \$ 37950 + US \$ 0.4919 per GRT over 60,000 GRT	Rs.10,14,000 + Rs.13.15 per GRT over 60,000 GRT					
	4. Minimum charges payable	US \$ 2005.20	53599.2		US \$ 2005.20	53599.2					
3	Shifting Charges			Section- 2, 2.2.3				Section- 2, 2.2.3	Annexure A	544.23	5%
	(i). Upto and inclusive of 30,000 GRT	US \$ 0.2471	6.61		US \$ 0.2595	Rs.6.94					
	(ii). 30,001 to 60,000 GRT	US \$ 7415.66 + US \$ 0.198 per GRT over 30,000 GRT	Rs.198220.61 + 5.29 per GRT over 30,000 GRT		US \$ 7786 + US\$ 0.2076 per GRT over 30,000 GRT	Rs.2,08,200+ Rs.5.55 per GRT over 30,000 GRT					

	(iii). 60,001 and above GRT	US \$ 13351.11 + US \$ 0.1729 per GRT over 60,000 GRT	Rs.356796.67+ Rs.4.62 per GRT over 60,000 GRT		US \$ 14016 +US \$0.1817 per GRT over 60,000GRT	Rs.3,74,700 + Rs.4.86 per GRT over 60,000 GRT					
4	Detention Charges			Section-2, 2.2.5				P	Annexure A	133.44	5%
(i).	First half-an-hour for Inward/ Outward movement	Free	Free		FREE	FREE					
(ii).	For every subsequent half-an-hour or part thereof	547.33	14630.1		574.69	15361.46					
(iii).	Cancellation of movement of a vessel scheduled for Inward/ Outward Movement - Charges to be levied in addition to the detention charges	1641.98	43890.15		1724.08	46084.66					
(iv).	Fees for carriage of Pilot:	216.05	5775.05								
	Compensation per day if an outward-bound vessel carries away a pilot to sea.				226.85	6063.77					
5	Berth Hire:			Section-2, 2.3.1				Section-2, 2.3.1	Annexure A	6,656.50	
	IRON ORE AND PELLETS (Mech.)										
	Up to 42000 GRT	0.015321359	0.409		0.01685	0.4505					10%
	Above 42000 GRT	0.00726 (subject to a minimum of US \$ 643.50)	0.1939 (subject to a minimum of Rs.17199.60)		0.00799 (subject to a minimum of 707.85 US \$)	0.2135 (subject to a minimum of Rs.18920.74)					10%

	Vessels carrying crude oil or petroleum products, including LPG									363.82	
	Upto 30000 GRT	0.00276	0.0737		0.00276	0.0737					Nil
	Above 30000 GRT	0.00367	0.0982		0.00367	0.0982					Nil
	RESIDUAL CATEGORY										
	(i). Crane berths										
	- Upto 30000 GRT	0.005993479	0.16017784		0.00659	0.1762					
	- Above 30000 GRT	0.008061652	0.21546979		0.00887	0.237					
	(ii). Non-crane berths										
	- Upto 30000 GRT	0.002426937	0.064788666		0.00267	0.0714					
	- Above 30000 GRT	0.003228881	0.086314542		0.00355	0.0949					
	For vessels [including Work Boats] operating in port waters under Visakhapatnam Harbour Craft rules.	NA	0.2215899		NA	0.2437					
					RATE IN 'PER DAY PER VESSEL						
	For vessels under construction at HSL Jetty/ moorings	Upto 3 months Rs.1329.54			Upto 3 months Rs.1462						
		4th Month onwards Rs.1107.95			4 th Month onwards Rs.1219						
		Foreign going vessels (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)	Section-2, 2.3.5				Section-2, 2.3.5			
6	Road Stead Charges			Road Stead Charges						650.36	
	First 48 hrs.	Free	Free	First 48 hrs.	Free	Free					

[illegible]

8	Consolidated charges for transshipment/lighterage of Crude Oil and POL products in Outer Harbour.			Section-3,3.1				Section-3,3.1		4,061.27	0%
		Unit	Rate in Rs.		Rate in Rs.						
(i).	Consolidated Charges for Transshipment/lighterage Operation of Crude Oil from mother vessel.	Per each call of mother vessel	6.73 lakhs	Per each call of mother vessel	6.73 lakhs						0%
(ii).	Consolidated Charges for Transshipment/lighterage Operations of POL Product from mother vessel.	Per each call of mother vessel	5.54 lakhs	Per each call of mother vessel	5.54 lakhs						0%
(iii).	Wharfage charges on Cargo transhipped/lighterage to daughter tanker and carried to other ports without discharging at this Port.	Per KL	13.4536725	Per KL	13.45						0%
(iv).	The Daughter tankers shall pay charges as per notified rates										
(v).	For any other specific services such as supply of water, launches, etc, charges shall be levied as applicable									10.13	0%
9	Tariff for transshipment / lighterage of CRUDE/ POL Products at anchorage:			Section-3,3.2				Section-3,3.2		0	NIL

	Charges on mother tanker	4.75 cents per GRT			Charges on mother tanker	4.75 cents per GRT					
	Charges on daughter tanker	Foreign vessel 4.75cent per GRT			Charges on daughter tanker	Foreign vessel 4.75 cent per GRT					
		Coastal vessel Rs. 2.37 per GRT				Coastal vessel Rs.2.37 per GRT					
	STS charges	Rs.26.12 per tonne on cargo transhipped/ lightened from mother tanker.			STS charges	Rs.26.12 per tonne on cargo transhipped/ lightened from mother tanker.					
10	Wharfage:			Section-4, 4.1				Section-4, 4.1		12,373.47	5% & 20%
	Nomenclature	Foreign Rate in Rs.	Coastal Rate in Rs.	Foreign Rate in Rs.	Coastal Rate in Rs.						
(i).	Alcohol	316.56	189.93	380	228		Per Tonne				20%
(ii).	Acetone	261.16	156.70	313	188		Per Tonne				20%
(iii).	All types of Coal, Coke and Coal tar pitch	41.15	24.69	43	26		Per Tonne				5%
(iv).	Alumina (bulk)	56.25	33.75	56.25	33.75		Per Tonne	4.1.			NIL
(v).	Aluminum, Alumina Sow Ingots, Alumina Billets and Alumina products	34.82	20.89	37	22		Per Tonne	4.1.			5%
(vi).	Asphalt/bitumen, Barytes, Feldspar, Chrome Ore	26.12	15.67	31	19		Per Tonne	4.1.			20%
(vii).	Cement clinker (including cement)	26.91	16.14	28	17		Per Tonne	4.1.			5%
(viii).	Manganese Ore / Ferro Manganese Slag	15.67	9.40	19	11		Per Tonne	4.1.			20%
(ix).	Ammonium Nitrate	262.50	157.50	262.5	157.5		Per Tonne	4.1.			NIL

(x).	Blast furnace slag, Bentonite, Dolomite chips, River sand and fly ash	20.58	12.35	22	13		Per Tonne	4.1.			5%
(xi).	Calcined petroleum coke	47.48	28.49	57	34		Per Tonne	4.1.			20%
(xii).	Caustic Soda	39.57	23.74	47	28		Per Tonne	4.1.			20%
(xiii).	Cereals, food grains, Pulses & Sugar	34.82	20.89	37	22		Per Tonne	4.1.			5%
(xiv).	Charge chrome, Ferro Manganese, Ferro Silicon, Silicon Manganese, Highcarbon Ferrochrome, and other ores.	60.15	36.09	63	38		Per tonne	4.1.			5%
(xv).	Other Chemicals	0.66%	0.40%				Per Tonne	4.1.			Specific per tonne rate proposed
	Methalene Chloride			360	216			4.1.			
	ISC Propylene Alcohol			465	279			4.1.			
	Toluene			355	213			4.1.			
	Cyclo Hexane			255	153						
	Hexane in Bulk			476	286			4.1.			
	Other Chemicals (other than listed at 15 above)			0.79%	0.48%		Advalorem	4.1.			20%
(xvi).	Petroleum Products (Except LPG)	88.20	88.20	88.2	88.2		KL	4.1.			0%
(xvii).	Crude Oil							4.1.			
	(a). Crude oil at VPT berths	61.73	61.73	74	74		Per Tonne	4.1.			20%
	(b). Crude oil at SPM	17.00	17.00	17	17		Per Tonne	4.1.		1,165.59	0%
(xviii).	Edible Oils	25.32	15.19	27	16		K.L.	4.1.			5%
(xix).	Electrical goods	0.40%	0.24%	0.46%	0.27%		Advalorem	4.1.			20%
(xx).	Fertilizers (including MOP)	41.25	24.75	50	30		Per Tonne	4.1.			20%
(xxi).	Granite Blocks &	58.56	35.14	61	37		Per Tonne	4.1.			5%

	Marbles										
(xxii).	Ilmenite sand	18.20	10.92	22	13		Per Tonne	4.1.			20%
	Iron Ore (Mech)	95.00	95.00								Deleted
	Iron Ore Pellets (Mech)	97.00	97.00								Deleted
(xxiii).	Iron Ore [Conv]	21.37	21.37	26	26		Per Tonne	4.1.			20%
(xxiv).	Iron Ore Pellets [Conv]	24.53	24.53	29	29		Per Tonne	4.1.			20%
(xxv).	Limestone	37.99	22.79	46	27		Per Tonne	4.1.			20%
(xxvi).	Liquid Ammonia, Molten Sulphur, Rock phosphate and Sulphur	41.94	25.17	50	30		Per Tonne	4.1.			20%
(xxvii).	LPG	244.80	146.88	244.8	146.88		Per Tonne	4.1.			0%
(xxviii).	Machinery	0.20%	0.13%	0.24%	0.14%		Advalorem	4.1.			20%
(xxix).	Molasses	39.57	23.74	42	25		Per Tonne	4.1.			5%
(xxx).	All types of Oil Extractions like Soya, Rape seed etc.,	17.41	10.45	17	10		Per Tonne	4.1.			0%
(xxxi).	Phosphoric/ Sulphuric acid	58.56	35.14	70	42		Per Tonne	4.1.			20%
(xxxii).	Pig iron	44.32	26.59	47	28		Per Tonne	4.1.			5%
(xxxiii).	Gypsum	37.99	22.79	40	24		Per Tonne	4.1.			5%
(xxxiv).	Methonal	58.56	35.14	70	42		Per Tonne	4.1.			20%
(xxxv).	Waste oil	15.83	9.50	19	11		Per Tonne	4.1.			20%
(xxxvi).	Bio-diesel	60.01	36.00	72	43		Per Tonne	4.1.			20%
(xxxvii).	R.R. materials of all grades including	47.48	28.49	50	30		Per Tonne	4.1.			5%
	(a). Dead Burnt Magnesite [DBM]							4.1.			
	(b). Fused Magnesite/ Magnesia [FM]							4.1.			

	(c). Bauxite/ Round kiln super grade/ Round kiln Mid Iron						4.1.			
	(d). Al/Mg/Alloyed powder					Per Tonne	4.1.			
	(e). Brick/Brick Grog						4.1.			
	(f). Graphite						4.1.			
	(g). Silicon Carbide						4.1.			
	(h). Reframul						4.1.			
	(i). Fused alumina						4.1.			
	(j). Mullite						4.1.			
	(k) Sea water magnesite						4.1.			
(xxxviii).	Steel Products - all varieties	55.40	33.24	58	35	Per ton	4.1.			5%
(xxxix)	Styrene Monomar	87.05	52.23	104	63	Per ton	4.1.			20%
(xl).	Thermal Coal	23.74	23.74	25	25	Per ton	4.1.			5%
(xli).	Timber Logs & Wood items	31.66	18.99	38	23	1 Cu.M.	4.1.			20%
(xlii).	Marine products	0.020%	0.011%	0.024%	0.015%	Advalorem	4.1.			20%
(xliii).	Bauxite (ore)	36.40	21.84	38	23	Per Tonne	4.1.			5%
(xliv).	Unenremunerated goods having FOB/CIF value upto and inclusive of Rs.1000/- per tonne	15.83	9.50	19	11	Per Tonne	4.1.			20%
(xlv).	Unenumerated goods having value of more than Rs.1000/- per tonne.	63.31	37.99	76	46	Per Tonne	4.1.			20%
(xlvi).	Transshipment of break bulk cargo where wharfage is levied on advalorem basis:						4.1.			
(xlvii)	a) Vessel to vessel directly	237.42	142.45	285	171	Per Tonne				20%
	b) Landed from one vessel and subsequently shipped to another vessel	296.77	178.06	356	214	Per Tonne				20%

(xlviii).	Wharfage charges of Rs.3500/- on materials for oil exploration purposes carried per trip of the OSVs of the ONGC								4.1.			20%
(xlix).	Defense Stores equipment	135.01	81.01	162	97		MT	4.1.				20%
10	The components of Wharfage of Iron Ore/Pellets (Mechanical Handling) prescribed at item no.23 and 24 are as below					Clause 4.1(10) deleted in the proposed SOR					-	-
		Wharfage	Handling	Haulage, Tippling & Stacking	4.1(10)				4.1(10) deleted		-	-
	Iron Ore	26.2	36.5	32.3	4.1(10)				4.1(10) deleted		-	-
	Iron Ore Pellets	28.2	36.5	32.3	4.1(10)				4.1(10) deleted		-	-
11	Wharfage on container and Containerised cargo handled at docks other than VCTPL											Nil
		Upto 20' in length	Above 20' and upto 40' in length	Above 40' in length	Upto 20' in length	Above 20' and upto 40' in length	Above 40' in length					Nil
	Wharfage on container	23.74	36.40	47.48	4.2	23.74	36.4	47.48	Rate per container (in Rs.)	4.2	0	Nil
	Wharfage on containerised cargo (irrespective of nature of cargo) when no stuffing/ destuffing is done inside the Port premises	672.68	1009.82	1345.37	4.2	672.68	1009.82	1345.37	Rate per container (in Rs.)	4.2	0	Nil

	Wharfage on containerised cargo when cargo is stuffed/ de-stuffed for shipment/ delivery inside the Port premises.	Wharfage as per classification under section 4.1 of the Scale of rates		4.2	Wharfage as per classification under section 4.1 of the Scale of rates		4.2				
12	Demurrage charge other than import general/ import project cargo				Demurrage charge other than import general/ import project cargo				269.33	10%	
	Demurrage charge other than import general/ import project cargo	For the first six days after the expiry of free period	Rs.18.99 per tonne/Cu.meter or part thereof for every three days or part thereof.	4.6.2.(a)	Rs.20.90 per tonne/Cu.meter or part thereof for every three days or part thereof.	Per tonne/Cu.meter or part thereof	4.6.2.(a)			10%	
	Demurrage charge other than import general/ import project cargo	For the next six days	Rs. 37.99 per tonne/Cu. Meter or part thereof for every three days or part thereof.	4.6.2.(a)	Rs.41.80 per tonne/Cu. Meter or part thereof for every three days or part thereof.	Per tonne/Cu.meter or part thereof	4.6.2.(a)			10%	
	Demurrage charge other than import general/ import project cargo	Thereafter	Rs.18.99 per tonne/Cu. Meter or part thereof for every day or part thereof.	4.6.2.(a)	Rs.20.90 per tonne/Cu. Meter or part thereof for every day or part thereof.	Per tonne/Cu.meter or part thereof	4.6.2.(a)			10%	
13	Demurrage on Cargoes not removed from the Wharf			4.6.2.(b)(6)			4.6.2.(b)(6)				
	Sl.No.	Description	Amount	Sl.No.	Description	Amount					
	i	First 5 hours	Free	i	First 5 hours	Free	10%				

	ii	6th to 10th hour	Rs.5000 per hour or part thereof		ii	6th to 10th hour	Free- subject to limiting the free time from 6th hour to 10th hour or berthing of subsequent vessels, whichever is earlier. Thereafter Rs.5803.55 per hour or part thereof will be charged in this slab				16%
					iii	11th to 15th hour	Rs.5803.55 per hour or part thereof per hour or part thereof				
	iii	11th to 15th hour	Rs.10000 per hour or part thereof		iv	16th hour to 20th hour	Rs.11607.09 per hour or part thereof				16%
	iv	16th hour onwards	Rs.25000 per hour or part thereof		v	21st hour onwards	Rs.29017.73 per hour or part thereof				16%
14	Storage charges on containers:				4.6.3				4.6.3		0%
		Storage charges on laden and empty container				Storage charges on laden and empty container				0	0%
		Rate per container per day or part thereof				Rate per container per day or part thereof					
			20'	40'	4.6.3	20'	40'	Rate per container per day or part thereof	4.6.3		0%
		Foreign-going (in US \$)	0.15	0.30	4.6.3	0.15	0.3	Rate per container per day or part thereof	4.6.3		0%
		Coastal (in Rs.)	6.59	13.19	4.6.3	6.59	13.19	Rate per container per day or part thereof	4.6.3		0%

	Charges for handling cargo (labour charges):			4.7.1				4.7.1		1355.48	0%
		Description	Rate		Rate						
15			(in Rs.)		(in Rs.)						0
	Charges for handling cargo (labour charges):	Packages/Bags weighing upto and including 1 tonnee	56.98	4.7.1	56.98		1000 Kgs.	4.7.1			0%
	Charges for handling cargo (labour charges):	Packages weighing over 1 tonne and upto and inclusive of 3 tonnes.	63.31	4.7.1	63.31		1000 Kgs.	4.7.1			0%
	Charges for handling cargo (labour charges):	Packages weighing over 3 tonnes.	71.23	4.7.1	71.23		1000 Kgs.	4.7.1			0%
	Charges for handling cargo (labour charges):	Cranes used for conveying import cargo from Barge to the Quay when Port provides a Crane.	5.54	4.7.1	5.54		1000 Kgs.	4.7.1			0%
	Charges for handling cargo (labour charges):	Labour handling charges in barges/lighters supplied for import Cargo.	15.83	4.7.1	15.83		1000 Kgs.	4.7.1			0%
	Charges for handling cargo (labour charges):	For shifting of Container from one place to	254.83	4.7.1	254.83		Per Container per each shifting (Load or	4.7.1			0%

		another within the Dock Area.					Empty)				
16	Handling charges for containers either for import or export			4.7.2				4.7.2			0%
		Loaded (in Rs.)	Empty (in Rs.)		Loaded (in Rs.)	Empty (in Rs.)					
	20'container	253.25	189.93	4.7.2	253.25	189.93	20'container	4.7.2			0%
	40' container	506.49	379.87	4.7.2	506.49	379.87	40' container	4.7.2			0%
	More than 40' container	569.80	435.27	4.7.2	569.8	435.27	More than 40' container	4.7.2			0%
17	Cargo temporarily landed and reshipped by the same vessel			4.7.3	Cargo temporarily landed and reshipped by the same vessel			4.7.3			0%
	Description	Rate (in Rs.)			Description	Rate (in Rs.)					
	When handled by Port Labour	25.48		4.7.3	When handled by Port Labour	25.48	Per 1000 Kgs.	4.7.3			0%
18	Levy on Time Rate Wages			4.7.4.1.	Levy on Time Rate Wages			4.7.4.1.		3113.73	0%
	For all Cargo availing services of cargo handling worker from Cargo Handling Division including Thermal Coal availing services of cargo handling worker for wagon unloading	150%			150%						

				4.7.4.1.				4.7.4.1.			
19	CHARGES FOR HIRE OF CRAFT/ EQUIPMENT										Nil
	Floating Crane Charges			5.1.				5.1.		48.57	0%
	150 ton Floating Crane			5.1.1.				5.1.1.			0%
	Upto 50 tonnes.	Rs.2639.29 per hour or part thereof subject to a minimum	Rs.1319.65 per hour or part thereof subject to a minimum of	5.1.1.	Rs.2639.29 per hour or part thereof subject to a minimum	Rs.1319.65 per hour or part thereof subject to a minimum of	Per hr. or part thereof	5.1.1.			0%
	Over 50 tonnes but not exceeding 60 tonnes.	1137.63	568.81	5.1.1.	1137.63	568.81	Per tonne or part thereof	5.1.1.			0%
	Over 60 tonnes.	1516.84	758.42	5.1.1.	1516.84	758.42	-do-	5.1.1.			0%
	When the crane is requisitioned but not utilised and the requisition is not cancelled by giving 2 hrs. clear notice during the port's ordinary working hours.	5263.42	--	5.1.1.	5263.42	--	Per requisition.	5.1.1.			0%
	For detention if the crane is kept idle owing to the lift or lifts not being ready for slinging.	2631.71	--	5.1.1.	2631.71	--	Per hr. or part thereof.	5.1.1.			0%
	Penalty for violation of the rule i.e. only one lift at a time shall be slung for discharge or loading.	1880.88	--	5.1.1.	1880.88	--	Per violation.	5.1.1.			0%
	Additional charges for use of crane deck as a barge.	3943.77	--	5.1.1.	3943.77	--	Per loaded trip.	5.1.1.			0%

	For use of the crane for purpose other than routine landing shipment, and delivery of cargo.	17064.41	--	5.1.1.	17064.41	--	Per hr. or part thereof.	5.1.1.			0%
	Placing/removal of equipment on Board the vessel for working in the hatches (only for cargo handling)	1516.84	--	5.1.1.	1516.84	--	- do -	5.1.1.			0%
	For use of the crane for purpose of lifting sunken trawlers of FH	4616.46	--	5.1.1.	4616.46	--	Per hour or part thereof	5.1.1.			0%
20	60 ton floating crane:			5.1.2.				5.1.2.			0%
	Weight of each package or nature of charge	Rate	Rate in Rs. for second operation		Weight of each package or nature of charge	Rate	Rate in Rs. for second operation				0%
		(in Rs.)				(in Rs.)					0%
	Upto 50 tonnes	Rs.2639.29 per hour or part thereof subject to a minimum of Rs.5278.58/-	Rs.1319.65 per hour or part thereof subject to a minimum of Rs.2639.29/-	5.1.2.	Upto 50 tonnes	Rs.2639.29 per hour or part thereof subject to a minimum of Rs.5278.58/-	Rs.1319.65 per hour or part thereof subject to a minimum of Rs.2639.29/-	Per hour or part thereof	5.1.2.		0%
	Over 50 tonnes but not exceeding 60 tonnes.	1137.63	568.81	5.1.2.	Over 50 tonnes but not exceeding 60 tonnes.	1137.63	568.81	Per tonne or part thereof	5.1.2.		0%
				5.1.2.					5.1.2.		0%

	When the crane is requisitioned but not utilised and the requisition is not cancelled by giving 2 hrs. clear notice during the Port's ordinary working hours.	5263.42	--	5.1.2.	When the crane is requisitioned but not utilised and the requisition is not cancelled by giving 2 hrs. clear notice during the Port's ordinary working hours.	5263.42	--	Per requisition	5.1.2.			0%
	For detention, if the crane is kept idle owing to the lift or lifts not being ready for slinging.	2631.71	--	5.1.2.	For detention, if the crane is kept idle owing to the lift or lifts not being ready for slinging.	2631.71	--	Per hour or part thereof	5.1.2.			0%
	Penalty for violation of the rule i.e. only one lift at a time shall be slung for discharge or loading.	758.42	--	5.1.2.	Penalty for violation of the rule i.e. only one lift at a time shall be slung for discharge or loading.	758.42	--	Per violation	5.1.2.			0%
	Additional charges for use of crane deck as a barge.	3943.77	--	5.1.2.	Additional charges for use of crane deck as a barge.	3943.77	--	Per loaded trip	5.1.2.			0%

[illegible]

23	Mooring boat with gang/ pilot launch hire/ pilot fee:			5.3	Mooring boat with gang/ pilot launch hire/ pilot fee:			5.3		12.69	5%
	Description	Unit	Rate (in Rs.)		Rate (in Rs.)						
	Mooring boat with gang	For first 4 hours or part thereof	495.34		520.1		For first 4 hours or part thereof				5%
		For every additional hour or part thereof	186.15		195.45		For every additional hour or part thereof				5%
	Pilot launch	Per movement	2790.13		2929.64		Per movement				5%
24	Rates for the services for Pilot and Pilot launches provided for shifting of barges, loaded barges / empty barge "dredger" etc) from dredging in the Inner Harbour to dumping ground.			5.4				5.4			
		Description	Rate per movement (in Rs.)		Rate per movement (in Rs.)						
		Hire charges for Pilot launch for movement of loaded barge from Inner Harbour to designated area (OH)	2790.13	5.4	2929.64		Rate per movement (in Rs.)	5.4			5%
		Hire charges for Pilot launch for completion of movement of empty barge to designated dredging area in the	2790.13	5.4	2929.64		Rate per movement (in Rs.)	5.4			5%

		Inner Harbour									
25	Electrical crane charges (for other usage viz. cargo handling from/to barges, non-cargo operations) when not recovered under berth hire			5.5				5.5	Included in item no.17 to 20 of Annexure A		
		Rate in Rs.	Minimum Charges (in Rs.)		Rate	Minimum Charges (in Rs.)					
	10 tonnes Electrical quay crane	546.06	1092	5.5	Deleted in the proposed SOR	Deleted in the proposed SOR					
	15 tonnes Electrical quay crane	3693	7386	5.5	Deleted in the proposed SOR	Deleted in the proposed SOR					
	20 tonnes Electrical quay crane	4155	8310	5.5	4155	8310	Per hour or part thereof	5.5			0%
26	Mobile crane charges:										
		Rate	Minimum Charges	5.6	Rate	Minimum Charges		5.6			0%
		(in Rs.)	(in Rs.)		(in Rs.)	(in Rs.)					
	Mobile crane	645	1290		645	1290	Per hour or part thereof				
	(capacity upto 45 tonnes)			5.6				5.6			0%
	Mobile crane	1593	3185		1593	3185	Per hour or part thereof				
	(capacity 75 tonnes)			5.6				5.6			0%
27	Fork lift truck/ top lift carrier charges:			5.7				5.7			0%
	Description	Rate			Description						

		(in Rs.)									
	Forklift trucks up to and inclusive of 5000 kgs.	2865		5.7	2865		Per shift of Eight hours or part thereof	5.7			0%
	10 Ton and 12 ton diesel forklift truck	6595		5.7	6595		Per shift of Eight hours or part thereof	5.7			0%
28	In motion wagon weigh bridge (100 tonne)			5.8				5.8			NIL
	Change for use of 100 tonne capacity pit less in motion weigh bridge at Rs.10/- per wagon of 8 wheels	Rs.13.20		5.8	Rs.13.20		Per wagon of 8 wheels	5.8		44.16	0%
29	CHARGES FOR LICENCE (STORAGE) FEE			6				6			0%
	Description	Rate (in Rs.)	Penal Rate (in Rs.)		Rate (in Rs.)	Penal Rate (in Rs.)					
	License fee for sheds: Transit sheds and storage sheds, warehouses and all covered spaces including warehouse behind G.C.B.	4710 per week or part thereof	9420	6	4710 per week or part thereof	9420	Per 100 Sq.Mtrs.	6		457.10	0%
	License fee for Open Space	License fee for this item will be as per the Schedule of Rent approved by this Authority separately with effect from the dated of implementation of Order No.TAMP/48/2014-VPT dated 15 January 2016		6	License fee for this item will be as per the Schedule of Rent approved by this Authority separately with effect from the dated of implementation of Order No.TAMP/48/2014-VPT dated 15 January 2016		Per 100 Sq.Mtrs.	6		1586.49	
	License fee for 1 st Floor of T-2 Shed	2638 per week or part thereof	5276	6	Deleted in the proposed SOR	Deleted in the proposed SOR	Per 100 Sq.Mtrs.	6			

[illegible]

33	Trail or pump										
	Description	Rate (in Rs.)			Rate (in Rs.)						
	For all types of Pumps	395.70		7.4	1000		Per hour	7.4		5.76	153%
34	Miscellaneous charges:			7.5				7.5		250.06	
	Description	Rate (in Rs.)			Rate (in Rs.)						
	Yokohama fenders	1403.40		7.5	2807		Per day or part thereof	7.5			100%
	Pollution control charges including sprinkling and sweeping [Except cargoes handled by mechanical system i.e. Iron Ore, Pellets, Aluminium & cargoes at Fertiliser berth]										
	For Dry bulk	1.98		7.5	1.98		Per Tonne or part thereof	7.5		340.06	0%
	For Break Bulk	0.66		7.5	0.66		Per Tonne or part thereof	7.5		7.20	0%
	60 Ton Road Weighbridge			7.5				7.5		2.42	
	Per Truck [Loaded or Empty]	15.17		7.5	15.17		Per Truck [Loaded or Empty]	7.5			0%
	Per Trailor [Empty]	15.17		7.5	15.17		Per Trailor [Empty]	7.5			0%
	Per Trailor [Loaded]	30.34		7.5	30.34		Per Trailor [Loaded]	7.5			0%
	Shifting of fenders	13189.88		7.5	26380		Per shifting	7.5			100%
	Levy on Bunkers supplied through bunker Barges/ Vessels	7.91		7.5	7.91		Per K.L	7.5			0%
	Duplicate copy of bills	65.95		7.5	65.95		Each copy	7.5			0%
	Certificate of payment/ weighment	65.95		7.5	65.95		Each certificate	7.5			0%
	Amendment copy	65.95		7.5	65.95		Each amendment	7.5			0%

	Scale of Rates	131.90		7.5	131.9		Each Floppy/ Compact Disk/ Hard copy	7.5			0%
	Supply of Berthing Programme			7.5				7.5			0%
	Without postage at TM's office	1318.99		7.5	1320		Per copy per year	7.5			0%
	With postage	3956.96		7.5	3957		Per copy per year	7.5			0%
	Additional copy	329.75		7.5	330		Per copy per year	7.5			0%
35	Dry docking charges:										NIL
	For use of Dry dock at Visakhapatnam Port Trust Inner Harbour:										
	Description	Foreign going vessels (in US \$)	Coastal vessels (in Rs.)	7.6.1.1	Foreign going vessels (in US \$)	Coastal vessels (in Rs.)		7.6.1.1		382.93	0%
	On the 1 st day to 14 th day	3150.15	88531.5 0	7.6.1.1	3150.15	88531.5	Per day	7.6.1.1			0%
	From 15 th to 30 th day	4723.70	132754. 51	7.6.1.1	4723.7	1,32,754.51	Per day	7.6.1.1			0%
	From 31 st day onwards	6300.28	177062. 99	7.6.1.1	6300.28	1,77,062.99	Per day	7.6.1.1			0%
	Dock Block Preparation Charges:			7.6.1.2				7.6.1.2			0%
	Description	Length of vessel upto 50 mtrs.	Length of vessel above 50 mtrs. upto 100 mtrs.	Length of vessel above 100 mtrs.	Length of vessel upto 50 mtrs.	Length of vessel above 50 mtrs. upto 100 mtrs.	Length of vessel above 100 mtrs.				0%
	Flat Bottom vessels	221589.90	276987.38	332384.85	7.6.1.2	221590	276987	332385	Composite	7.6.1.2	0%
								rate			0%

	Shaped vessels	379868.40	506491.20	633114.00	7.6.1.2	379868	506491	633114		7.6.1.2			0%
36	Composite Docking and Undocking Charges				7.6.1.3.	Composite Docking and Undocking Charges				7.6.1.3.			0%
	The Composite Docking and Undocking charges will be levied at US\$ 6704.52 per foreign going vessel and Rs.188424/- per coastal vessel.					The Composite Docking and Undocking charges will be levied at US\$ 6704.52 per foreign going vessel and Rs.188424/- per coastal vessel.					0%		
	In case of 2 nd Docking, a rate of US\$ 2428.69 per foreign going vessel and Rs.68256- per coastal vessel will be levied.				7.6.1.3.	In case of 2 nd Docking, a rate of US\$ 2428.69 per foreign going vessel and Rs.68256- per coastal vessel will be levied.			7.6.1.3.				
37	Visakhapatnam fishing harbour:				7.6.2					7.6.2			Nil
	Consolidated charges for mechanized fishing boats/Trawlers (Mini & Big)												
	Sl. No.	Frequency of Payment	Rate per month (in Rs.)			Frequency of Payment	Rate per month (in Rs.)						
	Mechanised Fishing Boat	Per Calender month	400		7.6.2.1	Per Calender month	400		Per Boat	7.6.2.1		45.87	0%
	Fishing Trawler [Mini] Upto 14 NRT	Per Calender month	3000		7.6.2.1	Per Calender month	3000		Per Trawler	7.6.2.1			0%
	Fishing Trawlers [Big] Above 14 NRT	Per Calender month	6000		7.6.2.1	Per Calender month	6000		Per Trawler	7.6.2.1			0%
38	For Government Survey/ Training Vessels i.e. CIFNET, FSI & CIFT involved/ deployed for scientific survey of marine resources and training operations the Berth hire as specified below is applicable and no Port dues and Wharfage charges are charged on the three Government Survey/ Training vessels												
	Particulars	Berth Hire per day				Berth Hire per day							
		(in Rs.)				(in Rs.)							

	Fishing Trawler [Mini] Upto 14 NRT	135.28		7.6.2.1	135.28		Per Day or part thereof per Trawler	7.6.2.1			0%
	Fishing Trawlers [Big] Above 14 NRT	203.14		7.6.2.1	203.14		Per Day or part thereof per Trawler	7.6.2.1			0%
	Schedule of pilotage fees			7.6.2.2	Schedule of pilotage fees			7.6.2.2		13.80	0%
	“If mechanised fishing boats/ fishing trawlers (Mini or Big) require the services of port’s pilot for towing, then a consolidated pilotage fees of US\$ 472.50 for foreign-going vessel and Rs.12629.90 for coastal vessels shall be levied”.				“If mechanised fishing boats / fishing trawlers (Mini or Big) require the services of port’s pilot for towing, then a consolidated pilotage fees of US\$ 614.25 for foreign-going vessel and Rs.16418.90 for coastal vessels shall be levied”.						0%
39	Schedule of shifting charges for fishing trawlers [mini or big] with the usage of tug:			7.6.2.3				7.6.2.3			0%
	Sl. No.	Foreign going vessels (in US \$)	Coastal vessels (in Rs.)		Foreign going vessels (in US \$)	Coastal vessels (in Rs.)					
	Fishing Trawler [Mini] Upto 14 NRT	9.50	253.90	7.6.2.3	9.5	253.9	For each operation	7.6.2.3			0%
	Fishing Trawlers [Big] Above 14 NRT	26.60	711.00	7.6.2.3	26.6	711	For each operation	7.6.2.3			0%
40	Slipping in and slipping out charges of the mechanised fishing boats/ fishing trawlers [mini and big]								included in item no.35 to 38 of Annexure A		
	Particulars	Rate [in Rs.]			Rate [in Rs.]						
		For both operations			For both operations						
	Mechanised fishing boat	8400		7.6.2.4	8400		For both operations	7.6.2.4			0%

	Fishing Trawler [Mini] Upto 14 NRT	33000		7.6.2.4	33000		For both operations	7.6.2.4			0%
	Fishing Trawlers [Big] Above 14 NRT	84000		7.6.2.4	84000		For both operations	7.6.2.4			0%
41	Slipway repair berth hire charges for slipway complex including approach jetties to slipway complex and fishing harbour dry dock										
	Particulars	Rate per day [in Rs.]			Rate per day [in Rs.]						
	Mechanised fishing boat	[I] For 1st Day Rs. 900.00		7.6.2.5	[I] For 1st Day Rs. 900.00		Operations	7.6.2.5			0%
		[ii] From 2nd Day onwards Rs.450		7.6.2.5	[ii] From 2nd Day onwards Rs.450		Operations	7.6.2.5			0%
	Fishing Trawler [Mini] Upto 14 NRT	1650		7.6.2.5	1650		Operations	7.6.2.5			0%
	Fishing Trawlers [Big] Above 14 NRT	3600		7.6.2.5	3600		Operations	7.6.2.5			0%
42	Docking and undocking charges for dry dock at fisheries harbour			7.6.2.6.	Docking and undocking charges for dry dock at fisheries harbour			7.6.2.6.			0%
	Docking and undocking charges for both operations Rs.1,32,000/- per day.				Docking and undocking charges for both operations Rs.1,32,000/- per day.						0%
43	Dry docking charges for dry dock at fishing harbour.										
	For first day	Rs.48000/- per day		7.6.2.7.	Rs.48000/- per day		Per day	7.6.2.7.			0%
	From 2 nd day to 10 th day	Rs. 39000/- per day		7.6.2.7.	Rs. 39000/- per day		Per day	7.6.2.7.			0%
	From 11 th day to 20 th day	Rs. 48000/- per day		7.6.2.7.	Rs. 48000/- per day		Per day	7.6.2.7.			0%

	From 21 st day to 30 th day	Rs. 78000/- per day		7.6.2.7.	Rs. 78000/- per day		Per day	7.6.2.7.			0%
	From 31 st day to 37 th day	Rs.138000/- per day		7.6.2.7.	Rs.138000/- per day		Per day	7.6.2.7.			0%
	From 38 th day to 44 th day	Rs. 168000/- per day		7.6.2.7.	Rs. 168000/- per day		Per day	7.6.2.7.			0%
	From 45 th day to 51 st day	Rs. 198000/- per day		7.6.2.7.	Rs. 198000/- per day		Per day	7.6.2.7.			0%
	From 52 nd day to 58 th day	Rs.228000/- per day		7.6.2.7.	Rs.228000/- per day		Per day	7.6.2.7.			0%
	From 59 th day onwards	Rs. 258000/- per day		7.6.2.7.	Rs. 258000/- per day		Per day	7.6.2.7.			0%
44	Levy on bunkers:										
	Nomenclature	RATE [in Rs.]		7.6.2.8	RATE [in Rs.]			7.6.2.8		6.37	0%
	Levy on bunkers to fishing trawlers/ mechanised fishing boats	0.05		7.6.2.8	0.05		Per litre	7.6.2.8			0%
45	Charges for disposal of oil bilge:										
	Sl. No.	Rate (in Rs.)		7.6.2.9	Rate (in Rs.)			7.6.2.9			0%
	Disposal of Oil bilge residues from ships										
	a) Hire charges for Fixed Oil Boom	3680		7.6.2.9	3680		Per ship per shift of 8 hours or part thereof	7.6.2.9			0%
	b) Hire charges for Floating Oil Boom	9487.5		7.6.2.9	9487.5			7.6.2.9			0%
46	CHARGES FOR ISSUAL OF LICENCE:			8							
	Particulars	Rate per license in Rs.			Rate per license in Rs.						

		Duration	Fresh	Renewal	Duration	Fresh	Renewal					
(i).	Stevedoring	2 years	5825.760313	6825.76031	3 years	100000	100000	Rate per licence	8		19.12	
(ii).	Ship repairing	1 year	3185.354813	3185.35481	1 year	3825	3825	Rate per licence	8			20%
(iii).	Chipping and painting	1 year	1668.519188	1668.51919	1 year	2000	2000	Rate per licence	8			20%
(iv).	Ship Chandelling	1 year	582.5813072	682.581307	1 year	825	825	Rate per licence	8			21%
(v).	Other trader licenses	1 year	455.0506875	455.050688	1 year	550	550	Rate per licence	8			21%
(vi).	Co-opering license	1 year	131.89875	131.89875	1 year	175	175	Rate per licence	8			33%
(vii).	Fresh water issue licence	1 year	6594.9375	6594.9375	1 year	7925	7925	Rate per licence	8			20%
							Estimated Revenue				72378.01	
							Railway Earnings				15226.13	
							Total Revenue estimated by VPT				87604.14	
							Total revenue estimate considered by TAMP excluding Railway earnings				72378.01	

Annex - III
Form-5

Comparison of existing SOR and conditionalities vis-à-vis proposed tariff and conditionalities furnished by VPT and modified by TAMP

Sr. No.	Existing SOR	Proposed SOR	Reasons/ Justification for amendments in conditionalities by VPT	Analysis by TAMP
	Tariff and Conditionalities	Tariff and Conditionalities		
1	Section 1.2 General Terms & Conditions (xxiv) (a)	Section 1.2 General Terms & Conditions (xxiv) (a)		
	[Common adoption Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 16 December 2016 approved by this Authority.]	(xxiv). (a). As per Clause of the Standard Operating Procedure (SOP) for operation of Indo-Bangladesh Coastal Shipping Agreement, the vessels entering in to India from Bangladesh under the Coastal Shipping	(a). Incorporated at Section 1.2 General Terms & Conditions (xiv) (a & b) as per the TAMP order dated 16.12.2016.	One of the users, Navship Marine Services Pvt. Ltd. has requested to modify note (a) to

		<p>Agreement between India and Bangladesh are not be treated as a Foreign Going (FG) Vessels.</p> <p>(b). Port and other charges</p> <p>(i). Port dues to be levied on the entry of vessels of the Republic of Bangladesh into India under the Coastal Shipping Agreement between the two countries and engaged in inter country trade, will be treated as domestic vessel engaged in coastal shipping and not as Foreign Going (FG) vessels.</p> <p>(ii). The charges for conservancy, pilotage and other specific services at par with those charged from the coastal vessels shall be levied on the vessels of the Republic of Bangladesh. The charges will be determined with reference to cargo carrying capacity of the vessels, as applicable to coastal vessel engaged in coastal shipping.”</p>		<p>state that as per Clause 6.1 of the Standard Operating Procedure (SOP) for operation of Indo Bangladesh Coastal Shipping Agreement, the vessels entering into Visakhapatnam port from any port of Bangladesh (as specified in SOP) to discharge cargo of Bangladesh origin and sailing from Visakhapatnam to any port of Bangladesh (as specified in SOP) with cargo destination of Bangladesh port under the Coastal Shipping Agreement between India and Bangladesh are not to be treated as a Foreign Going (FG) vessel and will be treated as domestic vessel, accordingly all the vessel & cargo related charges as par with those</p>
--	--	--	--	--

				<p>charged from the coastal vessels shall be levied. The charges will be determined with reference Clause 3.2 of SOP for vessels upto 6,000 GRT.</p> <p>The VPT has, however, maintained the note as approved in the common adoption Order dated 16 December 2016.</p> <p>The prescription in the common adoption Order dated 16 December 2016 is in pursuance of the MOS letter No.WTC-15025/5/2012-IWT (Vol.III) (Pt) dated 25 November 2016 and is explicit. The notes proposed by the VPT are in line with the common Order approved by this Authority and hence prescribed as proposed by the port. As vessels entering</p>
--	--	--	--	--

				India from Bangladesh can call on VPT and the Order passed by TAMP is a common adoption Order, modification only in the SOR of the VPT is not warranted.
2	2.1.1 Tariff for Cruise vessels:	2.1.1. Tariff for Cruise vessels :	Incorporated as per Ministry of Shipping letter No.SW-15011/2/2016-MG dt. 3.11.2017.	Incorporated in the revised SOR as proposed by the Port as it flows from MOS letter dated 3 November 2017 subject to minor correction. The validity is prescribed till 2.11.2020 i.e. 3 years from 3.11.2017 instead of 03.11.2020 proposed by the VPT.
	--	(a). The composite port charges for a cruise call is fixed at \$0.35 per GRT for first 12 hours stay. No other charges are levied like berth hire, port dues, Pilotage, passenger fee etc.		
		(b). For the period of stay exceeding 12 hours, berth hire as per VPT SOR will be collected.		
		(c). The above rationalized tariff are made effective on a trial basis for a period of three years as per Ministry of Shipping letter No.SW-15011/2/2016-MG dt. 3.11.2017 and is valid upto 3.11.2020.		
3	--	<p>2.1.2. Tariff for Domestic Cruise Vessels in India:</p> <p>(a). Composite concession of 40% for domestic cruise vessel calls between 75-100 in a year and composite concession of 50% for domestic cruise vessel calls exceeding 100 in a year.</p> <p>(b). Both the above concessions are not to be linked to providing pilot services.</p>	Incorporated as per Ministry of Shipping letter No.SW-15011/1/2019-MG dated 08.03.2019 addressed to all Major Port Trusts. The port has furnished a copy of the said letter of the MOS.	In view of the clarification furnished by the port, the proposed notes is prescribed in the revised SOR of VPT.

		<p>(c). For berth stay longer than 12 hrs., an additional berth hire as per the SOR will be applied.</p> <p>(d). These concessions are applicable upto 3.11.2020.</p>		
4	2.2.3. Shifting Charges	2.2.3. Shifting Charges		
	Nil	2. In case of cold move during shifting, 25% of the shifting charges shall be levied extra.	<p>This clause has been introduced by VPT keeping in view the request made by the trade, vide their letter dated 22.6.2019.</p> <p>In the existing Scale of Rates, item – 2 of Section 2.2.1 relating to Pilotage fee, stipulate that in case of cold move, 25% of Pilotage charges shall be levied extra for each cold move. The trade has requested to extend this provision in shifting charges also. All these days, cold move charges in shifting were also calculated @ 25% of Pilotage fee. Now at the request of trade, VPT has agreed to apply cold move charges @ 25% of shifting charges. As shifting charges are less than Pilotage charges, VPT will lose revenue on account of cold move while in shifting. Hence no revenue estimation made in this regard.</p>	<p>Presently, for cold move during shifting, 25% extra pilotage charges are levied. Based on the request from the trade, the port has proposed 25% extra on shifting charges. The proposed note is approved based on justification furnished by the Port.</p>
5	2.2.4. General Notes relating to Pilotage/Shifting:	2.2.4. General Notes relating to Pilotage/Shifting:		
	3. "Port convenience" is defined as below:	3. "Port convenience" is defined as below:		
	"If a working cargo vessel at berth/	"If a working cargo vessel at berth/ mooring/	Existing clause in SOR 2016 is	--

	mooring/ Jetty is shifted/ un-berthed for undertaking dredging work, hydrographic survey work or for allotting a berth for dredger or for attending to repairs to berths, for maintenance and such other similar works whereby shifting/ Pilotage is necessitated, such shifting/Pilotage is deemed as SHIFTING/ PILOTAGE FOR PORT CONVENIENCE". The shifting/Pilotage made to reposition such shifted vessel is also deemed as "SHIFTING/ PILOTAGE FOR PORTCONVENIENCE".	Jetty is shifted/ un-berthed for undertaking dredging work, hydrographic survey work or for allotting a berth for dredger or for attending to repairs to berths, for maintenance and such other similar works whereby shifting/ Pilotage is necessitated, such shifting/Pilotage is deemed as SHIFTING/ PILOTAGE FOR PORT CONVENIENCE". The shifting/ Pilotage made to reposition such shifted vessel is also deemed as "SHIFTING/ PILOTAGE FOR PORTCONVENIENCE".	retained.	
	--	(a) If a working cargo vessel is required to be shifted to another berth so as to enable berthing or sailing of another vessel at the same berth or any other berth in the Dock in view of restriction of LOA, beam etc., such shifting shall be considered as shifting for Port Convenience	Proposed Clause is incorporated to treat this shifting of vessel as Port Convenience.	The Port has proposed to expand the definition of shifting of vessels due to Port Convenience by incorporating 3 new clauses as against existing one clause.
	--	(b) Whenever vessels are required to be shifted from deep draft berth to lesser draft berth in order to accommodate vessel of higher draft, such shifting shall be treated for port convenience and shifting charges shall not be levied on the vessel at berth proposed to be shifted and on the incoming vessel to be berthed.	Clause is incorporated in the proposed SOR to treat shifting of vessel as Port Convenience as trade requested not to levy shifting charges. Hence, the proposed clause has been added. Some improvements suggested by the VSAA has been also incorporated in the revised proposed SOR. The port has, however, clarified that it is applicable only for port operated berths.	The Port has also incorporated the suggestion made by the VSAA during the processing of the case and modified the notes earlier proposed at (b) and (c). The newly proposed

	--	c) If a vessel is shifted due to mal-functioning of Port equipment including HMC, clearance of berth etc. it shall be treated as shifting for port convenience.	The trade requested to incorporate the words 'including HMC' after port equipment. The request of the trade was considered, however, incase of malfunctioning of HMC, if vessel is shifted, the relevant conditionality's of work order of HMC will apply.	notes (a), (b) and (c) to treat vessel movements as shifting for Port Convenience are, therefore, approved. As regards note (b), the Port has stated that it shall be applicable only for port operated berths. The said point is included in the note as clarified by the VPT.
	--	(d) 'Whenever vessels are required to be shifted from lesser draft berth to deep draft berth directly or through anchorage in order to facilitate continuation of loading, such shifting shall be treated for port convenience. No shifting charges shall be levied on the uptopping vessel seeking deep draft berth and also on the vessel at deep draft berth proposed to be shifted to another berth. All these shiftings are considered for "port convenience"'. The VSAA requested to include this new Clause citing that Port has proposed exemption of shifting charges for vessel shifted from deep draft to lesser draft for accommodating another deep drafted vessel by treating the shifting as 'port convenience'. However, similar exemption was missed out for export	This clause was not in the original proposed SOR earlier. During the joint hearing with TAMP, trade requested for this clause, as already at 3(b) vessels shifted from deep draft berth to lesser draft berth is incorporated. Now the vessels required to be shifted from lesser draft berth to deep draft berth has been brought in the SOR. The VSAA requested to include this new Clause citing that Port has proposed exemption of shifting charges for vessel shifted from deep draft to lesser draft for accommodating another deep drafted vessel by treating the shifting as 'port convenience'. However, similar exemption was missed out for export	The insertion of the proposed note by the VPT flows from the request made by the users/ user associations viz. VSAA and Navship Marine Services Pvt. Ltd. The proposed note is incorporated in the revised SOR.

			<p>vessels i.e. from lesser draft berth to deep draft berth. Hence insertion of this new clause is suggested to be included.</p> <p>The VPT has considered the request of the Trade and incorporated the proposed note.</p>	
6	<p>2.3.3 (2) For Overstayal of vessel</p> <p>(ii). Vessel shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting penalty for period mentioned below:-</p> <p>(f). In all other cases - 07 hrs.</p>	<p>2.3.3. (2). For Overstayal of vessel</p> <p>(ii). Vessel shall be permitted to occupy the berth after completion of cargo operation without attracting penalty for period mentioned below:-</p> <p>[(a) to (e) as in the existing SOR.]</p> <p>(f). In all other cases - 04 hrs.</p>	<p>In the existing SOR, the time permitted for overstayal of vessel at berth after completing cargo operation without attracting penalty at clause 2.3.3(2)(ii)(f) "In all other cases" is 07 hrs. The Port in the original proposal reduced it to 03 hrs. The Trade requested for 05 hrs. and VPT in the revised proposed SOR has proposed as 04 hours.</p> <p>The VSAA has pointed out that vessel can hoist flag after carrying out activities like draft survey, documentation, unloading pay loaders, closing of hatches, securing of hatches and cranes, etc. and hence has requested port to consider at least 05 hours.</p> <p>The VPT has in view of the request of the trade, revised it to 4 hours as against 3 hours proposed earlier.</p>	<p>The proposed modification is approved as it intends to overall improve the efficiency level.</p>
7	2.3.4. General Notes relating to Berth hire:	2.3.4. General Notes relating to Berth hire:	The existing condition in SOR was framed when Ore plant was under the	Based on the reason furnished by the

	3. No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at ore berths due to plant breakdown if it is continuous for one hour or more except on account of bad cargo	deleted	control of VPT. Now, as the Ore handling plant is handed over to the PPP operator, any breakdown in plant is on account of PPP operator. Hence, it is not correct to claim exemption in berth hire which is accruable to VPT. The issue is to be addressed with EVTL by trade.	Port, the proposal of VPT for deletion of existing note nos.(3) and (4) is approved.
	4. In case Iron ore/pellet vessel berthed at O B1/OB 2 could not commence loading due to working of earlier Iron ore/pellet vessel, then berth hire shall not be levied after 4 hours of berthing the vessel till the commencement of loading. However, this is not applicable if the vessel is berthed at the request of the trade for purposes other than loading.	deleted	As regards the request of VSAA to retain the existing clause, the VPT has brought out the above position and stated that the trade may address this with EVTL.	As regards the point made by VPT about EVTL, it is to state that the EVTL is governed under the upfront tariff guidelines of 2008. The indexed SOR is notified in the name of EVTL. The SOR for the BOT operators governed under the 2008 guidelines including EVTL is only subject to automatic indexation at 60% of the WPI for the entire project period.
8	2.3.4. General Notes relating to Berth hire:	2.3.4. General Notes relating to Berth hire:		
	3. Ousting Priority / Priority Berth Hire: (iii). If a vessel is shifted from the working berth to Anchorage/idle berth/mooring to accommodate ousting priority vessel and brought back to working berth subsequently, the shiftings / pilotage of such vessel shall be levied on the vessel enjoying	3. Ousting Priority / Priority Berth Hire (iii). If a vessel is shifted from the working berth to Anchorage/idle berth/mooring to accommodate ousting priority vessel and brought back to working berth subsequently, the shiftings / pilotage of such vessel shall be levied on the vessel enjoying ousting priority. At the same time idle berth hire charges of the ousted vessel if shifted to idle berth shall	This clause has been proposed as a result of opinion of the Trade at various deliberations and also as the cause of action to shift the ousted vessel to any idle berth arises due to the intentions of the vessel that enjoys ousting priority. Thus, to impose reasonableness and justifiable commercial operations, the said	Based on the reason furnished by the Port, the modifications proposed in the existing note 3 (iii) is approved subject to minor correction of replacing the

	ousting priority.	also be borne by vessel enjoying priority.	clause has been proposed.	words “idle berth hire charges” with berth hire charges as there is no rate as Idle Berth Hire in the proposed SOR.
9	2.3.4. General Notes relating to Berth hire:	2.3.4. General Notes relating to Berth hire:		
	New clause	<p>(7). Berth hire charges for vessels berthed at EQ -7</p> <p>a. EQ 7 berth will be Harbour Mobile Crane (HMC) mandatory berth and “Non crane berth Hire” rates will be levied for berth hire.</p> <p>b. In case of Bulk / Break Bulk cargo vessels berthed at EQ -7 engages HMC, and due to break down of HMC or for any other reason, if the vessels resorts to use ELL wharf cranes, then “crane Berth Hire” will be collected for the total hours or part thereof for the hours ELL wharf crane is used.</p> <p>c. In case of Bulk / Break Bulk cargo vessels berthed at EQ 7, if only ship cranes or HMC or both are engaged for entire cargo handling operations, then non crane berth hire charges will be levied for the total stay of vessels at EQ 7.</p>	<p>On the request of the Trade at various Port working committee meetings and on the principle what the trade can bear, the matter has been placed in the Board Meeting held on 28-11-2018 and the Board, vide its Resolution No.120/2018-19 (copy enclosed) resolved to approve the following:</p> <p>1) In case of bulk cargo vessel berthed at EQ-7 engages Harbour Mobile Cranes (HMC), and due to breakdown of HMC or for any other reason, if the vessel resorts to use ELL wharf crane(s), “Crane Berth Hire” will be for the total hours or part thereof for the hours ELL wharf Crane is used and</p> <p>2) In case of bulk cargo vessels berthed at EQ-7, if only ship cranes or Harbour Mobile Cranes (HMC) or both are engaged for entire cargo handling operations, then Non-Crane berth Hire Charges will be levied for the total stay of the vessel at EQ-7.</p>	<p>The proposed notes are for levy of non-crane berth hire charges at lower rate for vessels berthed at EQ7 HMC mandatory berth. Likewise, at 7(c) proposal is to levy non-crane berth hire charges at lower rate if ship cranes or HMC or both are engaged. The Port was requested to furnish reasons for proposing levy lower Berth Hire Charges for vessels to be berthed at EQ7 HMC mandatory berth and to consider levy crane Berth Hire Charges when HMC is provided by the Port EQ7 berth. In this regard, the</p>

			<p>The words 'Liquid cargo' was incorporated in the original proposed SOR. However, in view of the discussion in the Joint hearing held with trade the words 'Liquid' incorporated under 2.3.4 (3) (7) (b) and (c) is deleted in the revised proposed SOR, as HMC is not relevant for Liquid Cargo.</p>	<p>port has furnished a copy of the Board Resolution No.120/18-19 dated 16 November 2018. The Board of Trustees of Visakhapatnam Port Trust (VPT) has resolved to approve notes (1) and (2) as brought out in the preceding column in the justification furnished by the VPT.</p> <p>It is seen that the Board approval is as regards Bulk Cargo Vessels whereas the Port has proposed for Bulk Cargo/ Dry Bulk Cargo vessels. This brings parity in the category of vessels in levy of the berth hire charge.</p> <p>Hence, the proposed Note Nos.(b) and (c) is approved as proposed by the Port.</p>
--	--	--	---	---

				<p>As regards the proposed Note No.(a), it is to state that this is not included in the Board approval dated 28 November 2018 furnished by the VPT. However, the proposed note (a) appears to be extension of the note (c) and appears to remove ambiguity. Broadly speaking since the proposed notes are flowing from the approval accorded by the VPT Board of Trustees, the same are approved as proposed by the Port.</p> <p>As regards the point made by the VSAA to delete the new Note no.7, stating that, the Port took a decision to dismantle these cranes and all the berths in port will become non-crane berths, the port</p>
--	--	--	--	--

				has proposed to retain the proposed note. This Authority, therefore, goes with the proposal of the Port.
	--	<p>(8). When a Tanker berthed at Oil Wharfs on priority, does not complete its cargo handling operation in time, penalty equivalent to 100% berth hire charges will be levied for extra hours of stayal at berth and priority will not be considered for the same Shipper / Receiver for their immediate next vessel.</p> <p>(9). In case, if a vessel is having priority, but by virtue if the same vessel is senior, no Priority charges will be collected.</p>	Regarding 8 & 9, based on the Board Resolution and to address the needs of the Trade in the back drop of the existing competitive scenario to attract / retain the cargoes, the said clause has been proposed.	<p>The proposed note (8) is to act as a deterrent if the Tanker berthed at Oil Wharf does not complete its cargo handling operation in tank. Hence, the proposed note is approved.</p> <p>The proposed note No.9 is more of a clarificatory nature and hence is approved.</p> <p>Both the notes are approved by the Board of Trustees of VPT.</p>
10	2.3.5. Road Stead charges: Road Stead charges as mentioned below are leviabale for the vessels stay at roads with an exemption up to first 48 hours before berthing on their first arrival at the roads.	2.3.5. Road Stead charges: Road Stead charges as mentioned below are leviabale for the vessels stay at roads with an exemption up to first 48 hours before berthing on their first arrival at the roads.	The Road Stead Charges at 2.3.5 of SOR 2016 were modified based on the proposal of the VPT vide TAMP Order No.TAMP/40/2018-VPT dated 31.07.2018. The no. of hours in slabs have been reduced in the proposed SOR. The modified slabs have been proposed after gaining relevant	Based on the clarification furnished by the port, the proposed modified slabs along with the proposed rates is approved.

(Rate/ GRT/ hour)		(Rate/ GRT/ hour)		experience from the port operations and rates have been proposed for facilitating ease of operations and calculations, which are uniform to the trade, as a matter of port policy.	
Description	Foreign rate (in US \$)	Description	Foreign rate (in US \$)		
First 48 hrs	Free	First 48 hrs	Free		
After 49 hrs to 240 hrs	0.000098	After 48 hrs to 144 hrs	0.000108		
241 hrs to 480 hrs	0.000146	145 hrs to 384 hrs	0.000169		
481 hrs onwards	0.001470	385 hrs onwards	0.001861		
		[Coastal rates are also proposed.]			
--		Notes 2) For vessels which arrive Port limits for other than Cargo handling purposes, for water repairs etc. road stead charges are leviable from the time of actual stayal of the vessel at Roads without any free time and the rate applicable is 2 nd slab up to 384 hrs. and thereafter, 4 th slab rates to be levied. In order to encourage the vessels calling exclusively for bunkers i.e. "Bunker Call" No Road Stead charges will be applicable for bunker vessels upto first 48 hours. Thereafter charges as per the slab rates as above will be applicable.		New note is proposed. Adani requested VPT to give exemption for 48 hours for vessels calling at VPT for bunkering. The last sentence has been included in the proposed note based on the request of the trade.	The proposal of the port is to levy anchorage charges without giving any free period of 48 hours for vessels arriving for other than cargo handling operation. The Berthing Policy, 2016 at clause 6.1 stipulates that ports are to provide free time of 48 hours during which no anchorage charge is to be levied. However, recognising that the proposal of VPT not to allow free period of 48 hours relates to non cargo handling vessels where by the

				port will not earn any other cargo related charges and also since none of the users have objected it, the proposed note is approved.
	(b). In case of iron ore vessel (Mechanical Handling), no road Stead Charges shall be levied at the time of initial arrival to roads, if the vessel is waiting for the berth. If the berth is ready and vessel is not ready, then 3 times penal charges shall be levied duly extending 48 hours exemption.	Deleted	--	As stated by VPT, iron ore mechanised handling is now given to PPP operator EVTL. That being so, this existing note is deleted. The said deletion is approved.
	(d). In case of vessel waiting for berth, One time Road stead charges will be levied after expiry of 48 hours of free time, as per schedule in the SOR till such time berth is vacant. However, in case when berth(s) is vacant (i.e. the specific or similar berth)/ offered by the Port and vessel is not ready to occupy that berth/s three (3) times Road stead charges will be levied as per the schedule in the SOR from the time berth(s) is/ are vacant.	Deleted	The note relating to levy of 3 times Road Stead Charges have been removed on request from the trade, duly considering slab system of hike on reduced slab hrs., This is only to discourage the long waiting at roads.	The proposed deletion of notes is approved as it is at the request of the trade.
	(e). In case an Importing Vessel after completion of discharge re-anchors / shifts to roads for carrying out loading operation, one time (1) Road Stead Charges are applicable	4) In case of an importing vessel after completion of discharge re-anchoring/ shifts to roads for carrying out loading operation, road stead charges as per the 2 nd slab rate up to 384 hrs. is applicable from the time of re-	The proposed modified note is after gaining relevant experience from the port operations.	The proposed note is approved in view of clarification furnished by the port.

	from the time of re-anchoring / shifting upto a period of 48 hrs. Thereafter clause (d) of the above shall apply after expiry of 48 Hrs from the time of re-anchoring / shifting.	anchoring/ shifting and thereafter, 4 th slab rates to be levied.		
	(f). Vessels shifted to roads for continuing of loading / unloading for want of cargo / non availability of space to discharge full cargo, shifting due to poor performance or at agents request, three (3) time Road Stead Charges shall be levied from the time of re-anchorage / shifting till readiness without extending 48 Hrs exemption and the second slab rate will be applied from hour one to 240 Hrs. and next slab thereafter.	5) Vessels shifted to roads for continuing loading/ unloading for want of cargo/ non-availability of space to discharge cargo, shifting due to poor performance or shifting due to the concerned Steamer Agent's request, the rates at slab-4 of the above scheduled rates shall be levied from the time of re-anchoring/ shifting till readiness.		Instead of existing provision to levy 3 times road stead charges for first 48 hours and then second slab rate upto 240 hours and next slab rate thereafter, the proposal of the port is to levy the rate of 4 th slab for the entire period. This has not been objected by users. Proposed note is approved.
	(g). Vessels shifted / ousted to accommodate ousting priority vessels to road as per port policy or vessel shifted due to emergency / cyclonic condition shall attract only normal Road Stead Charges as per the slab rate.	6) Vessels shifted/ ousted to accommodate ousting priority vessels to roads, as per Port berthing policy, shall attract road stead charges as per slab-2 of the above schedule from time of their shifting/ ousting to roads upto 384 hrs, and thereafter rates at slab-4 shall be applied.	Further, VPT has vide e-mail dated 25 November 2019 clarified that the Road Stead charges are to be collected from the vessel which is shifted to Roads but not from the Vessel which was berthed on ousting priority.	The proposal of the port is to levy higher level of road stead charges for this movement of vessel as against normal road stead charges. Proposed note is approved. The further clarification of VPT vide letter dated 25 November 2019 is also

				incorporated in the proposed note as given by VPT.
		7) Vessels shifted due to emergency/ cyclonic condition shall attract road stead charges as per the slab rates.	<p>VSAA during the processing of the case has pointed out that when a vessel is shifted to anchorage due to emergency/ cyclonic conditions, the vessel already suffered delay and consequential financial losses due to disruption in cargo operations. On top of it, it is not fair to burden the vessel with road stead charges for her waiting at anchorage for re-berthing. Hence had requested modification in the clause.</p> <p>The VPT has, however, not accepted the request of the trade and proposed to retain the proposed notes. The port has stated that the said clause is retained, as it is justifiable to bear the costs of exigency by both the parties equally.</p>	This is an existing clause delinking the existing note on rate applicable for vessel shifted/ ousted to accommodate ousting priority vessel to roads proposed separately. Proposed note is approved.
	(h). Whenever vessel shifts to roads / goes to another berth for up-topping or lightening the vessel stayal at roads shall be charged without extending 48 Hrs exemption and second slab rate will be applied from hour one to 240 Hrs and next slabs thereafter.	8) Whenever vessel shifts to roads and goes to another berth for up-topping or lightening, the vessel stayal at roads shall be charged the rates at 2 nd slab from the time of its shifting to roads till 384 hours and thereafter, rates at slab 4 shall be applied.	The proposed notes are based on experience gained from port operations.	The proposed notes is approved based on the clarification furnished by the VPT.
	(i). Once vessel sailed from port and drop anchor at anchorage, for any reason whatever, one (1) time Road Stead Charges will be	9) Once vessel sailed from Port and drop at anchorage, for any reason, whatever rates at 2 nd slab shall be levied upto 384 hours and thereafter rates at slab 4 shall be levied.		

	levied upto the actual time of departure furnished by Marine Department.			
	--	10) The rate mentioned in the slab above shall be made applicable irrespective of the availability/ non-availability of berth(s).		
11	4.1. Wharfage	4.1. Wharfage		
12	(10). The components of Wharfage of Iron Ore/Pellets (Mechanical Handling) prescribed at item no.23 and 24 are as tabulated:	Deleted	The Iron Ore/ Pellets (Mechanical) are being handled by the PPP Operator M/s.EVTPL who is guided by separate Scale of Rates approved by TAMP and hence wharfage rate for Iron ore, Iron ore pellets for mechanized handling prescribed in the existing SOR at Sr. No.23 and 24 and the inter linked note no.10 of the existing SOR, are deleted in the proposed SOR.	Based on the justification furnished by the VPT, the proposed deletion is approved.
	Existed			
13	4.3. Wharfage charges for specified cases	4.3. Wharfage charges for specified cases		
	In the following specified cases wharfage charges shall be levied as specified in Section 4.1	In the following specified cases wharfage charges shall be levied as specified in Section 4.1		
		(i) to (iii) are as per the existing SOR and hence not reiterated here.		
		(iv). Vessels calling the Port on her first voyage, which are declared as cargo in the Import General Manifest or Export General Manifest for the purpose of customs Act 1962, shall not be treated as Cargo and no wharfage shall be levied on such vessels, if the vessels come into Port on their own steam and sail out of the Port limits on their own steam. However, when loading or un-loading of vessels takes place within the Port limits,	It is a new note incorporated.	The proposed note is approved as it is in line with the decision taken in CHPT Order No.TAMP/29/2015-CHPT dated 15 May 2015 approved by this Authority, based on the legal opinion

		wharfage shall be payable on such vessels basing on the customs documents.		obtained by TAMP.																														
14	4.6.2.(6) Demurrage charges on import general/ import project cargo:	4.6.2.(6) Demurrage charges on import general/ import project cargo:																																
	(6) Demurrage on cargoes not removed from the wharf <table><tr><th>SI No</th><th>Description</th><th>Amount</th></tr><tr><td>i.</td><td>First 5 hours</td><td>Free</td></tr><tr><td>ii.</td><td>6th to 10th hour</td><td>₹5000 per hour or part thereof</td></tr><tr><td>iii.</td><td>11th to 15th hour</td><td>₹10000 per hour or part thereof</td></tr><tr><td>iv.</td><td>16th hour onwards</td><td>₹25000 per hour or part thereof</td></tr></table>	SI No	Description	Amount	i.	First 5 hours	Free	ii.	6 th to 10 th hour	₹5000 per hour or part thereof	iii.	11 th to 15 th hour	₹10000 per hour or part thereof	iv.	16 th hour onwards	₹25000 per hour or part thereof	(6) Demurrage on cargoes not removed from the wharf <table><tr><th>SI No</th><th>Description</th><th>Amount</th></tr><tr><td>i.</td><td>First 5 hours</td><td>Free</td></tr><tr><td>ii.</td><td>6th to 10th hour</td><td>Free- subject to limiting the free time from 6th hour to 10th hour or berthing of subsequent vessels, whichever is earlier. Thereafter ₹5,803.55 per hour or part thereof will be charged in this job.</td></tr><tr><td>iii.</td><td>11th to 15th hour</td><td>₹5,803.55 per hour or part thereof</td></tr><tr><td>iv.</td><td>16th to 20th hour</td><td>₹11,607.09 per hour or part thereof.</td></tr></table>	SI No	Description	Amount	i.	First 5 hours	Free	ii.	6 th to 10 th hour	Free- subject to limiting the free time from 6 th hour to 10 th hour or berthing of subsequent vessels, whichever is earlier. Thereafter ₹5,803.55 per hour or part thereof will be charged in this job.	iii.	11 th to 15 th hour	₹5,803.55 per hour or part thereof	iv.	16 th to 20 th hour	₹11,607.09 per hour or part thereof.	<p>The Trade have requested in the Port Working committee meeting and other meetings to modify the existing wharf demurrage rates/conditionalities and accordingly the matter has been examined and placed before the Board in its meeting held on 28-11-2018 vide Resolution No.109/2018-19 and the Board has approved the revised slabs in 28.11.2016 Meeting. In the current proposal the rates have been proposed after indexation.</p> <p>Citing that demurrage is basically a penalty imposed for non-clearance of cargo in time and not a source of revenue to the port, the VSAA has requested port to retain demurrage</p>	<p>It is seen that the port has proposed for reduction in the demurrage on above item and has also proposed to introduce new note no.3 below the table which states that Wharf demurrage shall be levied berth wise as per the slab rates, irrespective of shifting of vessel done either by the port or the agent's request. When sought the reasons for the proposed reduction in existing rate and introduction of the proposed new note no.3, the port has referred to the Board approval dated 28 November</p>
SI No	Description	Amount																																
i.	First 5 hours	Free																																
ii.	6 th to 10 th hour	₹5000 per hour or part thereof																																
iii.	11 th to 15 th hour	₹10000 per hour or part thereof																																
iv.	16 th hour onwards	₹25000 per hour or part thereof																																
SI No	Description	Amount																																
i.	First 5 hours	Free																																
ii.	6 th to 10 th hour	Free- subject to limiting the free time from 6 th hour to 10 th hour or berthing of subsequent vessels, whichever is earlier. Thereafter ₹5,803.55 per hour or part thereof will be charged in this job.																																
iii.	11 th to 15 th hour	₹5,803.55 per hour or part thereof																																
iv.	16 th to 20 th hour	₹11,607.09 per hour or part thereof.																																

		<table><tr><td>v.</td><td>21st hour onwards</td><td>₹29,017.73 per hour or part thereof</td></tr></table> <p>[New note 3 proposed] 3) Wharf demurrage shall be levied berth wise as per the slab rates, irrespective of shifting of vessel done either by Port or at the agent's request.</p>	v.	21 st hour onwards	₹29,017.73 per hour or part thereof	<p>charges without any increase.</p> <p>The port has, however, clarified that in order to discourage occupation of transit area, marginal increase of 10% is proposed in the demurrage rate. Hence, sought to retain its proposal.</p>	<p>2018 wherein the Board of Trustees of VPT have increased the slab of free period from 5 hours to 10 hours and rates prescribed at ₹5000 per hour or part thereof for the slab 6 to 10 hour is shifted to the subsequent slab and new slab beyond 21 hours is proposed. The port has further clarified that the proposed rates have been made as a matter of policy keeping in view the operational aspects and ground conditions. Based on the clarification of the VPT and recognising that the modified schedule is based on approval of Board of Trustees of VPT and in the current proposal the port has only applied proposed 10% increase on the indexed rate, the proposed rate along</p>
v.	21 st hour onwards	₹29,017.73 per hour or part thereof					

				with new condition no.3 proposed by the VPT is approved.
15	4.6.3. Storage charges on containers:	4.6.3. Storage charges on containers:	<p>“Lease” is governed by the tariff stipulated in the Schedule of Rates. In case of containers Storage charges are stipulated under section 4.6.3. If such containers are allowed to be stacked in the licensed area then as per note 4 of clause 4.6.3 they need not pay storage charges again since they are being stacked in the Licenced area for which licence fee has already been collected as per VPT SOR.</p>	<p>Clause 8.7 of the Working Guidelines stipulates that, if operational area is leased on rental to users, storage charges of containers/demurrage on cargo stored therein shall not be levied again. The port has proposed to replace the words from existing note i.e. “leased on rental” to “allotted on license terms”. The port has furnished clarification for the proposed modification. The proposed modification is approved. However, while doing so, the words or “Leased on Rental” is also included after the word “License Terms” so that the note covers both area allotted of license/lease basis.</p>
	General Notes	General Notes		
	(4). If operational area is leased on rental to users, storage charges on container shall not be levied.	(4). If operational “area is allotted on licensed terms to users”, storage charges on container shall not be levied.		

16	--	5.1.3. Amounts of ₹145/- per container will be levied on all containers (except transshipment and coastal) handled towards mandatory users charges (MUC) in the Logistic Data Bank (LDB) services to be rendered by DMICDC.	--	VPT has proposed the rate for mandatory users charge as per the rate approved by this Authority vide Order No.TAMP/46/2018-MUC dated 8 June 2018. These rates have been subsequently revised by this Authority based on the proposal of DMICDC. The revised rate as approved by this Authority vide Order No.TAMP/12/2019-MUC dated 24 July 2019 is, therefore, prescribed in the revised SOR. It is prescribed as a separate schedule 4.7.2 (b) in the revised SOR.
17	5.1.3. Charges for use of Harbour Mobile Crane installed by the Private Operators.	5.1.3. Charges for use of Harbour Mobile Crane installed by the Private Operators.	Schedule 5.1.3 is now redundant, as the present HMCs are being engaged by private players on "Revenue Sharing" basis through tendering system for which separate rates have been fixed by TAMP. Subsequently, VPT vide its email	Based on the reason furnished by the VPT, the proposed deletion of schedule 5.1.3 is approved. It is relevant here to state that this
	Existing SOR prescribes schedule of rate.	Deleted.		

			<p>dated 16 November 2019 has further clarified that the Section 5.1.3 – Charges for use of Harbour Mobile crane installed by Private Operators 3 is now redundant and hence the clause 5.1.3 is deleted in the proposed general revision of SOR earlier 2 Nos. HMCs were deployed by VPT through a HMC provider on Hire charges basis. VPT used to collect charges from users and paid hire charges to the HMC provider. The said contract was completed.</p> <p>Presently cranes are deployed on revenue share basis for which TAMP has approved rate and communicated vide letter no.TAMP/21/2015-VPT dt.15.5.2015.</p> <p>Section 5.1.3 – Charges for use of Harbour Mobile crane installed by Private Operators is now redundant and hence is deleted in the revised SOR.</p>	<p>Authority vide Order No.TAMP/21/2015-VPT has approved rate for 100T HMC to be installed by private service provider at East and West Quay berths.</p> <p>The validity of the rates for HMC of 100T was originally till 27 June 2018. The validity of the approved rate for 100T HMC was extended till 16 August 2021 subject to annual indexation in the rate as per the note prescribed in the original Order. This was done based on the proposal of VPT. Thus, separate rates for 100T HMC provided by HMC provider is there which is valid till August 2021 subject to annual indexation at the prescribed level. Since validity of the general SOR of VPT will be</p>
--	--	--	--	---

				different from the validity of the 100T HMC provided by private service provider, the schedule approved separately need not form part of the general SOR and the schedule will prevail till its validity.						
18	7.7. Schedule of charge for Operation of Mobile X-Ray Container Scanning System at VPT: <table border="1"><thead><tr><th>Description</th><th>UNIT</th><th>Rate (in ₹)</th></tr></thead><tbody><tr><td>Charges for Operation of Mobile X-Ray Container Scanning System</td><td>TEU</td><td>152.00</td></tr></tbody></table> Notes : <p>(1). The tariff prescribed for X-Ray container scanning system is applicable to all import overseas containers other than transshipment containers irrespective of whether an import container is scanned or not.</p> <p>(2). In respect of the Container Terminal operated in the VPT by Visakha Container Terminal Limited (VCTPL), the said charge shall be</p>	Description	UNIT	Rate (in ₹)	Charges for Operation of Mobile X-Ray Container Scanning System	TEU	152.00	7.7. Schedule of charge for Operation of Mobile X-Ray Container Scanning System at VPT: <p>[Not included by VPT in general SOR.]</p>	--	The Tariff for Operation of Mobile X-Ray Container Scanning System at VPT was approved by this Authority vide Order No.TAMP/77/2018-VPT dated 29 March 2019 based on proposal of VPT for incorporation at Schedule 7.7. The rates approved are valid for 15 years as proposed by VPT subject to annual indexation at 60% of the WPI.
Description	UNIT	Rate (in ₹)								
Charges for Operation of Mobile X-Ray Container Scanning System	TEU	152.00								

	<p>collected by VCTPL and paid to VPT since the investment on container scanner and its operation is being done by the port.</p> <p>(3). The tariff prescribed will be valid for period of 15 years from the date it comes into effect subject to automatic annual indexation.</p> <p>(4). The tariff prescribed above will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January 2019 and 1st January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff cap will be made every year and the adjusted tariff cap will come into force from 1st May of the relevant year to 30th April of the following year.</p> <p>[Order No.TAMP/77/2018-VPT dated 29 March 2019 Tariff for Operation of Mobile X-Ray Container Scanning System at VPT.]</p>			<p>It appears that port has inadvertently missed to incorporate the said Tariff Schedule in the existing SOR.</p> <p>The existing tariff for Operation of Mobile X-Ray Container Scanning System approved in the said Order are, therefore, prescribed in the revised SOR as well so that rates are available at one consolidated place in the SOR.</p> <p>There may be additional revenue from this item which is not captured in the revenue estimates. But recognising that there is a huge gap of `211.37 crores per annum left uncovered, it is presumed that the revenue from this item will get subsumed in it.</p>
--	---	--	--	--

19.	7.8. Schedule of Rate for direct handling of thermal coal by rail-cum-sea route from various collieries through load port of Visakhapatnam:	7.8. Schedule of Rate for direct handling of thermal coal by rail-cum-sea route from various collieries through load port of Visakhapatnam:						
	I. Schedule of Charge <div><div>(in ₹ per tonne)</div><table><tr><th>Description</th><th>Rate for foreign and coastal thermal coal</th></tr><tr><td>Receiving of thermal coal from mine heads of Mahanadi Coal Fields Limited (MCL)/IB Valley at Visakhapatnam Port, unloading at designated rail siding, movement of cargo to stack yard, from stack yard to berth, heaping of cargo and loading into vessels.</td><td>₹ 190.80</td></tr></table></div>	Description	Rate for foreign and coastal thermal coal	Receiving of thermal coal from mine heads of Mahanadi Coal Fields Limited (MCL)/IB Valley at Visakhapatnam Port, unloading at designated rail siding, movement of cargo to stack yard, from stack yard to berth, heaping of cargo and loading into vessels.	₹ 190.80	[Not included by VPT in the SOR.]	--	<p>The proposal of VPT for fixation of tariff for movement and handling of coal by Rail-cum-Sea route from the various collieries of MCL/Ib Valley through the load port of Visakhapatnam to TANGEDCO directly was approved by this Authority vide Order No.TAMP/24/2019-VPT dated 10 October 2019 based on proposal of VPT.</p> <p>It appears that port has inadvertently missed to incorporate the said Tariff for movement and handling of coal by Rail-cum-Sea route from the various collieries of MCL/Ib Valley through the load port</p>
Description	Rate for foreign and coastal thermal coal							
Receiving of thermal coal from mine heads of Mahanadi Coal Fields Limited (MCL)/IB Valley at Visakhapatnam Port, unloading at designated rail siding, movement of cargo to stack yard, from stack yard to berth, heaping of cargo and loading into vessels.	₹ 190.80							

	<p>Notes:</p> <p>(a). Cargo unloading means unloading of coal from all the wagons by engaging the required manpower and equipment.</p> <p>(b). Rake means a railway rake consisting of about 58 wagons each with a capacity to carry about 56 tonnes.</p> <p>(c). Tariff specified in this SOR refers to the service of receiving coal rakes at the port, unloading coal at the designated rail siding, transporting unloaded coal to the designated stack yard for storage, transporting coal from the stack yard to the berth and heaping and loading coal into the nominated vessel.</p> <p>Tariff does not include railway freight from source mines and charges at VPT viz., railway terminal charges, wagon haulage charges, wharfage, storage plot rent and HMC charges.</p>			<p>of Visakhapatnam to TANGEDCO directly prescribed in the existing SOR.</p> <p>The tariff approved in the said Order is included in the revised SOR. There may not be additional revenue from this item as the port had proposed the rate at the same level payable to the outsourced contractor with a view to bring back this cargo which had moved to Paradip Port Trust.</p>
--	---	--	--	---

	II. Performance Standards				
	Activity	Performance Standard			
	Unloading of coal from placement of rake at the designated siding till completion of unloading from wagons.	9 hours			
	Note: Time taken for handling a rake for the purpose of evaluation of performance standards is “Time taken from placement of rake at designated rail siding till completion of unloading cargo”. [Order No.TAMP/24/2019-VPT dated 10 October 2019 Tariff for movement and handling of coal by Rail-cum-Sea route from the various collieries of MCL/Ib Valley through the load port of Visakhapatnam to TANGEDCO directly.]				
20	Common Adoption Orders	Common Adoption Orders			
	NIL	(i). Amendment Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 10 June 2016 in common adoption Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 relating to provision prescribed for System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC) and Criteria for levy of Vessel Related Charges and Concessional Coastal rate.	--		The proposed notes are based on common adoption Order and hence are incorporated in the revised SOR.

	NIL	(ii). Amendment Order No.TAMP/53/2015-VOCPT 25 September 2018 in common adoption Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 relating to provision prescribed for concessional coastal tariff for ships and cargo that move from one Indian Port to another Indian Port through the territorial waters of Sri Lanka or Bangladesh in terms of Notification No.38/2018- Customs (N.T.) dated 11 May 2018 issued by the Central Board of Indirect Taxes and Customs, Department of Revenue, Ministry of Finance.	--	
--	-----	---	----	--